

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---



No momento em que o programa F-X2 pega fogo, ALIDE visitou por dois dias a Dassault na França para descobrir todo o possível sobre a empresa, o Rafale e a concorrência brasileira, assim como sobre a linha civil da Dassault a Falcon Jet.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=0|limitcount=5}

A Corporação Dassault seguiu firmemente os passos deixados por seu fundador Marcel Dassault. Construíram aeronaves de projeto elegante que incorporavam as tecnologias mais modernas, não apenas no seu interior, mas também ao longo de todas as fases de seu desenvolvimento. Sempre focada na eficiência e na melhoria contínua, a empresa francesa jamais esqueceu o quão importantes são os empregados e o sentimento de “família” que é perceptível quando se visita as instalações da empresa. Sua linha de produção atual é representada igualmente pela família Falcon no segmento civil e pelo caça Rafale, feito para a Força Aérea e Marinha Francesas, no setor militar. No futuro próximo, o programa Rafale poderá ser complementado por uma nova aeronave de ataque não-tripulada, o Neuron onde a Dassault se encontra trabalhando ao lado de outros cinco parceiros oriundos de vários países europeus.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=5|limitcount=5}

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=10|limitcount=5}

Em 2008, mesmo com o duro impacto da atual crise, especialmente no último trimestre, a Dassault conseguiu vender um total de 115 jatos executivos da linha Falcon. Ela também entregou 14 unidades do Rafale para as forças armadas francesas, totalizando uma frota de 68 aeronaves deste modelo entregues até o dia 31 de dezembro de 2008. O ano passado também marcou a primeira participação do Rafale no exercício militar americano Red Flag, além de sua participação em diversos outros exercícios multinacionais, o Frisian Flag, na Holanda; o Aegean Gust na Grécia; e o NATO Tiger Meet, realizado em Landivisau na França. Em julho de 2008, a versão mais recente do avião, a F3, recebeu a sua certificação operacional. Também ocorreu, entre março e junho, mais um deployment de Rafales para apoiar as tropas da OTAN que atualmente batalham o Taliban no Afeganistão. Lá foi lançado pela primeira vez, de forma operacional, o míssil ar-terra AASM pelo Rafale. Com o NAe Charles de Gaulle passando por um período de docagem prolongada, os Rafales da Marine Nationale tiveram a oportunidade de operar ao longo do mês de julho no USS Theodore Roosevelt (CVN-71), um dos "super-carriers" da marinha americana.

O Livro Branco da Defesa Francesa publicado no ano passado, não cortou a compra dos trezentos Rafales planejados. No entanto, o seu período de entregas foi estendido até o fim de 2014, o que gera muito maior pressão para que a empresa obtenha seus primeiros contratos de exportação como forma de manter a receita anual gerada por esta linha.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=15|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=20|limitcount=5}

A Dassault tem como seus acionistas a holding familiar Groupe Industriel Marcel Dassault com 50,55% das ações com direito a voto, a EADS France com 46,32% e o restante sendo em propriedade de outros acionistas privados. A carteira de pedidos da empresa francesa alcançou um total de 5,82 bilhões de euros, com vendas líquidas no ano de 3,75 bilhões de euros e um lucro anual de 373 milhões de euros. A força de trabalho permaneceu quase estável atingindo 12.438 homens e mulheres no final de 2008. A carteira de pedidos atual se divide da seguinte maneira: 82% para a linha Falcon, 15% para os produtos de defesa vendidos na França e 3% sendo produtos de defesa destinados à exportação. A Dassault permanece dona de 0,9% das ações da Embraer, ações estas vistas, pela empresa, como um investimento "estratégico".

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

Para entender o que pensa a Dassault, ALIDE visitou a sede da empresa em Paris e a fábrica do Rafale em Bordeaux em agosto último. Nossa entrevista ocorreu poucos dias antes das bombásticas declarações do Presidente Lula gerarem um tremendo "rebuliço" no programa F-X2 da FAB. Durante a visita do Presidente Sarkozy a Brasília para as comemorações do 7 de setembro, Lula declarou a imprensa que o Rafale seria o avião escolhido para reequipar a força de caça da FAB. Isso, mesmo antes de ele ter recebido o relatório final da FAB que analisava os prós e contras das propostas dos três participantes.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=25|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=30|limitcount=5}

A oportunidade de visitar a Dassault, é um momento alto na vida de qualquer estudioso da aviação militar no mundo. Nesta fabrica em Mérignac foram produzidas todas as aeronaves da Dassault fabricadas na França. Dos hangares onde hoje saem os Rafale e Falcon, vieram todos os aviões da família Mirage.

Passamos toda uma manhã na Fábrica da Dassault em Mérignac, local que impressiona pela sua organização e simplicidade. Fomos recebidos pelo Sr Antoine Gonçalves, responsável pela linha de montagem das aeronaves em Mérignac por muitos anos. Na primeira etapa, visitamos o prédio aonde são montados os Falcon. Lá fomos brifados sobre as atividades do Grupo Dassault. Depois disso, nos foi apresentada a história da Dassault Aviation desde seus primórdios como fábrica de hélices para biplano Spad VII quando o fundador Marcel Dassault ainda era conhecido por seu nome de batismo, Marcel Bloch. O passo seguinte foi uma apresentação sobre o F-X2 onde nos mostraram algumas características da proposta da Dassault para esse programa englobando toda a parte de offsets previstos além da cooperação industrial para a montagem final na Embraer em Gavião Peixoto.

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

Em seguida conhecemos as linhas de produção do Rafale e do Falcon com sua impressionante limpeza e organização. O Hangar naquele momento contava com seis aeronaves Rafale F3 tanto para a Força Aérea quanto para a Marine Nationale em processo de montagem final e testes. Em Mérignac ocorre a montagem final dos módulos construídos pelas diversas outras fábricas francesas do grupo. Aqui ocorrem os testes de integração dos equipamentos eletrônicos embarcados usando o com o laboratório móvel OSIRIS que abriga toda a aparelhagem de teste em um único veículo. Neste ambiente também é feita a pintura, o teste dos motores, os vôos pré-entrega. Todo um número de provas que vão desde a checagem dos aviônicos ao sistemas de armas, radar em todos os seus modos, inclusive simulando missões operacionais, são feitas com o objetivo de entregar o Rafale 100% pronto para a ação.

Foi impressionante estar diante dos hangares de onde, quase 40 anos atrás, decolaram os Mirage III destinados à FAB.

O Sr Jean Pierre Chabriol, Vice-Presidente Sênior para vendas militares na América Latina Africa e Ásia, nos recebeu para responder a todas nossas dúvidas. Nossas perguntas foram organizadas em três grandes blocos: primeiro as questões “corporativas”, seguidas pelas relativas ao Rafale, depois aquelas que tratam da concorrência F-X2 e finalmente algumas sobre a linha de aeronaves executivas Falcon.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=35|limitcount=5}

A visão corporativa

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

ALIDE: Muito se fala no Brasil de uma "produção local do Rafale". Já faz um bom tempo desde que a Bélgica, a Austrália e a Suíça montaram seus próprios Mirages, A Dassault tem operado linhas de produção fora da França?

JPC: Sim, na área militar houve uma linha para montagem final de Alpha Jet no Egito. Também fizemos a modernização de 33 Mirage 2000 dos Emirados Árabes para o padrão "2000-9". Este serviço foi realizado pela empresa local GAMCO, enquanto a modernização dos dez M 2000EG gregos está sendo empreendida pela Helenic Aircraft Industries. Na área civil, para a linha Falcon Jet montamos, há dez anos, uma fábrica de interiores aeronáuticos na cidade americana de Little Rock, no Arkansas. Todas as aeronaves destinadas ao hemisfério ocidental recebem seu acabamento interior lá.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=40|limitcount=5}

ALIDE: Faz parte do interesse corporativo da Dassault a montagem de linhas de produção fora da França neste momento?

JPC: Nós não somos, por princípio, contrários a este tipo de idéia. Mas, acreditamos que a sua viabilidade deve ser muito bem ponderada e discutida.

ALIDE: A recente expansão em grande estilo da Embraer para dentro do segmento de jatos corporativos não configuraria um conflito de interesses com Dassault, se o Rafale for finalmente selecionado pelo Brasil?

JPC: A Embraer não é tão focada no mercado de aeronaves executivas como é a Dassault. Além do mais os produtos da Dassault ocupam uma posição, em termos de preço/desempenho, que fica posicionada algo acima do atual domínio da Embraer. Podemos até dizer que exista alguma competição entre nós, mas não é um "conflito de interesses".

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=45|limitcount=5}

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=50|limitcount=5}

ALIDE: Qual o status atual do programa Neuron? Todos os membros fundadores seguem a bordo? Quais são os próximos passos previstos para este programa?

JPC: O programa Neuron foi lançado com seis parceiros , da Grécia (HTA), Espanha (Casa), Itália (Alenia), Suécia (SAAB), França (Dassault) e Suíça (Hugobon). O nEUROn é basicamente um demonstrador de tecnologias e seu primeiro voo está previsto para 2012. Até agora não existe nenhum plano para colocá-lo em produção.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=55|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=60|limitcount=5}

### O caça Rafale

ALIDE: Qual o tamanho do mercado percebido pela Dassault para o Rafale? Podemos dizer que parte do mercado de novos caças nos países da OTAN hoje se encontra totalmente dominado, seja pela oferta Americana do F-35, ou pelo consórcio Eurofighter, cujos membros estariam naturalmente atrelados a esse programa?

JPC: O Rafale tem potencial em vários mercados, e seus potenciais clientes estão impressionados por suas capacidades. Ele já foi operado em zonas de combate com grande sucesso e a Força Aérea Francesa está bem satisfeita com o que esta aeronave já provou ser

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

capaz de oferecer. Para ilustrar isso, precisamos falar sobre as concorrências de que participamos até aqui:

Na Holanda, em 2001, a Força Aérea local tinha usado principalmente aeronaves de origem americana. Por isso, a posição política deles lá era muito forte. Os resultados foram: O JSF ficou em primeiro, com o Rafale em segundo e o Typhoon em terceiro.

Na Coreia do Sul, por sua vez, os concorrentes eram o Boeing F-15, o Eurofighter, o russo Sukhoi Su-35 e o Rafale. Cada um dos caças foi analisado sob uma sequência de critérios: em primeiro lugar havia o aspecto “operacional e o apoio logístico” ofertado. Em seguida o lado “industrial e a transferência tecnológica”, e finalmente o “custo”. Para muitos, foi uma surpresa ver que o Rafale ficou em primeiro lugar nos dois primeiros parâmetros de avaliação. No terceiro critério, o Rafale ficou na frente do americano F-15 (em primeiro estava o Sukhoi Su-35). O fato do euro estar subvalorizado naquela época, sem dúvida, também nos ajudou bastante. Só então é que apareceu um quarto critério, o “político”, e, após gastarmos, todos, cerca de dois anos tratando dos três critérios iniciais, em apenas cinco minutos a decisão foi tomada. Como resultado, o Boeing F-15 foi declarado o vencedor.

Em Cingapura, os competidores eram novamente o Rafale, o F-15 e o Typhoon. Desta vez, o euro estava caro e isso agiu contrariamente à posição do Rafale, o Eurofighter já tendo sido eliminado da disputa anteriormente.

Na Arábia Saudita, nem chegou a haver uma concorrência ou avaliação da aeronave.

Na Áustria, o Rafale não competiu. Um partido da extrema direita havia sido eleito nas eleições nacionais, e, por isso, nos foi pedido que não participássemos com nosso avião.

No Marrocos, o contrato estava prestes a ser fechado quando houve a troca de governo na França, processo que dificultou sobremaneira a definição do lado financeiro da proposta dando uma vantagem ao F-16 americano, que acabou levando o contrato.

Dentro da OTAN, ainda existem oportunidades claras, como no caso da Grécia (atual usuário

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

de Mirage 2000) que é um país que tem longa tradição de usar aeronaves de origem não-americana.

A grande diferença do Rafale em comparação com seus rivais, é que ele foi criado especificamente para substituir todos os modelos atualmente em serviço na Força Aérea Francesa. Ele atende às missões de Superioridade Aérea, Ataque ao Solo, Defesa Aérea, Reconhecimento, Ataque em Profundidade, Anti-Navio e Reabastecimento Aéreo (na versão M operando desde porta aviões). Este tipo de filosofia não foi aplicada ao Typhoon, por exemplo. O Reino Unido, a Espanha e a Itália manterão mais de um modelo de caça em operação ao lado do Eurofighter, a única exceção sendo a Alemanha.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=65|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=70|limitcount=5}

ALIDE: Pode o Rafale, normalmente visto como um produto mais caro, realisticamente ter expectativas de ter sucesso comercial em mercados de menor potencial de consumo contra os F-16, F-18, Su-35s e o Gripen na base do mercado de caças?

JPC: O Rafale é uma aeronave de combate que está substituindo toda a linha de caças atual da Marinha e da Força Aérea da França. Acreditamos que ele oferece um bom preço para a quantidade de missões que ele é capaz de realizar, além dele ter ainda bastante espaço para crescimento futuro.

Comparado com o Typhoon, ele é um avião bem mais barato. Hoje, somos mais caros que os caças americanos, mas boa parte disso é devido a um momentâneo desequilíbrio na relação euro/dólar. Somos também mais caros que o Sukhoi Su-35, mas isso não assusta realmente porque os caças russos são notórios por seus problemas de confiabilidade, de aviônicos e de grandes custos operacionais.

ALIDE: Existiria um mercado de nicho economicamente viável para um caça supersônico de porte "pequeno/leve" abaixo do segmento do Rafale?



## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

JPC: Eu não sei dizer... Para nós, o Rafale oferece um leque completo de capacidades que vai bem além do que os caças de pequeno porte podem oferecer.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=75|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=80|limitcount=5}

ALIDE: O setor industrial como um todo, na Europa e nos EUA, está sentindo a forte pressão causada pelos altos custos salariais e impostos característicos dos países desenvolvidos. Especialmente no setor civil, como companhias com a Dassault conseguirão competir com rivais que realizam sua construção em países mais baratos como Brasil, Índia e China?

JPC: No momento nós estamos tentando terceirizar parte da nossa produção civil (os jatos executivos Falcon). Isso não chega a ser um problema premente porque, de qualquer forma, nosso foco de mercado reside nas aeronaves do "very high end". Entretanto, nós estamos sempre afinando nossos processos industriais para a redução dos custos de desenvolvimento, uma prova disso é que o Falcon foi projetado inteiramente com o uso de tecnologia digital, o que nos ajudou a cortar os custos de desenvolvimento.

ALIDE: Na sua impressão, quanto tempo levará para que a indústria chinesa (e seus produtos extremamente baratos) possam disputar, de forma realmente competitiva, as novas concorrências de caças das forças aéreas ocidentais?

JPC: Nos parece que os chineses precisarão ainda de algum tempo, para serem capazes de, verdadeiramente, competir nesta área.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=85|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=90|limitcount=5}

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

ALIDE: Será que a promessa da dominação de mercado por caças dedicadamente projetado para ser "Stealth" (tal qual o F-22 e o F-35) tenha sido exagerada? Será que a tecnologia "Stealth" clássica não se provou pouco prática para emprego num ambiente operacional real?

JPC: O F-22 aparentemente é uma aeronave bem cara de se operar, mas o F-35 promete não repetir este mesmo patamar de custos. Vejamos como isso se verifica até o final do seu desenvolvimento.

ALIDE: Os tão comentados "Escudos de Plasma" são mais do que "folclore" ou existe algum potencial real aí para a significativa redução da assinatura radar de um caça?

JPC: Eu não saberia dizer. O Rafale inclui algumas funções de baixa visibilidade que já se provaram muito eficientes.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=95|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=100|limitcount=5}

ALIDE: Já houve algum requerimento de parte dos clientes para a compatibilização de armamento aéreo americano (AIM-120/AIM-9X/etc.) no Rafale?

JPC: Até aqui, eu acho que não, mas não seria um problema maior integrar armamento Americano no nosso avião. Precisaríamos apenas de informações dos EUA para poder realizar isso. Tendo dito isso eu gostaria de salientar que o Rafale é uma aeronave 100% francesa com armamento francês de forma que ele não depende de qualquer suprimento externo para poder realizar suas missões.

Todos os componentes americanos empregados no Rafale são equipamentos de padrão comercial com todas as devidas autorizações, não estando sob qualquer forma de controle do tipo ITAR. Isso faz com que os EUA não possam impedir que esses componentes sejam

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

exportados dentro de nossos aviões.

ALIDE: Qual o status atual do processo de integração do míssil Meteor no Rafale?

JPC: A França pretende qualificar o Meteor no Rafale assim que ele esteja disponível para complementar o míssil MICA.

ALIDE: Vocês percebem algum mercado para o Rafale M fora do Brasil?

JPC: Sim, na Índia. Já verificamos interesse lá pelo Rafale, e o Rafale M é bem capaz de operar desde um convés do tipo Ski Jump, mas, obviamente, não no seu peso máximo de decolagem padrão.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=105|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=110|limitcount=5}

ALIDE: Os países europeus colocaram um embargo na venda de equipamento militar à China após os eventos da Praça da Paz Celestial. Existe alguma conversa sobre as perspectivas de retomada destas vendas, uma vez que os chineses se encontram declaradamente interessados na operacionalização de uma frota considerável de novos porta aviões...

JPC: Sem comentários.

ALIDE: Como que o sistema de guerra eletrônica Spectra, do Rafale, se compara com o de seus competidores?

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

JPC: O Spectra é um conjunto de equipamentos de guerra eletrônica completa que é totalmente integrado à célula. Os sistemas de missão conseguem classificar as ameaças e gerenciar a melhor forma de responder a elas assim como realizar a interferência eletrônica. Outra grande vantagem sua, é a de ter uma instalação totalmente interna, liberando todos os cabides sub-alares da aeronave para carregar armas, combustível ou outros pods. Temos certeza de que o Spectra, comparado com os demais sistemas existentes no mercado, é plenamente capaz de realizar com sucesso suas missões.

ALIDE: Quantas vezes os Rafales franceses foram enviados a zonas reais de combate?

JPC: Em 2001, alguns Rafales C/D realizaram missões ar-ar e ar-terra no Afeganistão. Depois, em 2006, os Rafale M voaram missões ar-terra novamente no Afeganistão. Nesta ocasião os aviões operaram de terra, em bases localizadas a grande altitude, e não do seu navio aeródromo. Por diversas razões este ambiente é muito agressivo para qualquer avião. O teatro de operações consegue ser, ao mesmo tempo, quente, úmido, seco, e ainda por cima tem a areia. A avaliação do Rafale, ao final de sua missão por lá, foi muito positiva, tendo sido capazes de realizar remunciação e reabastecimento num curto período de tempo ("quick turn around") apresentando o tempo todo um excelente nível de disponibilidade. Isso ocorreu por várias razões, por nossa turbina ser modular, do avião ser capaz de produzir seu próprio oxigênio (OBOGS), dele dispor de um conjunto completo de aviônicos com autodiagnóstico, e de ter um gerador elétrico autônomo montado internamente ajudou bastante a logística. No ano passado retornamos pela terceira vez ao Afeganistão, agora com o modelo mais recente do Rafale. Como nosso avião foi projetado para operar num ambiente muito agressivo como o dos porta-aviões, isso nos auxiliou bastante durante sua operação no Afeganistão. Lembre-se que, devido ao espaço limitado dentro de um navio aeródromo, o equipamento necessário para apoiar e operar o Rafale é, necessariamente, muito compacto.

ALIDE: Os técnicos e engenheiros da Dassault acompanharam os Rafales da Armée de l'Air em 2008 até o Afeganistão?

JPC: Sim, para nós foi muito importante verificar no ambiente operacional as capacidades operacionais do Rafale. O resultado foi ótimo e ficamos muito satisfeitos com nosso avião.

ALIDE: Qual o tamanho (peso) do kit de peças sobressalentes e de equipamento para manutenção enviado junto com o Rafale ao Afeganistão?

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

JPC: O "kit" foi bastante leve quando comparado com outras aeronaves, tanto em número de pessoas como do tamanho do equipamento. Comparativamente, podemos dizer que ele foi aproximadamente um quarto do que seria necessário para o deslocamento do mesmo número de caças F-16.

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=115|limitcount=5}

{phocagallery view=category|categoryid=36|limitstart=120|limitcount=5}

ALIDE: Num documento oficial do Senado Francês sobre o orçamento de 2008 o custo por hora do Rafale por hora de vôo em 2007 foi citado como sendo de na casa de 35.000,00 euros. Este documento solicitava a garantia do Ministério da Defesa de que esse custo no ano fiscal de 2012 passaria a ser, respectivamente, 7.000,00 euros para o Rafale "Marine" e de 10.000,00 euro para as aeronaves do Armée de l'Air. Gostaríamos de saber o que gerou tais números absurdos em 2007 e se os custos prometidos para 2012 serão atingidos dentro do prazo?

<http://extranet.senat.fr/rap/r07-352/r07-35210.html>

<http://www.senat.fr/rap/a04-077-8/a04-077-813.html>

JPC: Sim, os custos reais naquela época eram na realidade na casa dos 10.000 euros e nós vamos alcançar nossas metas de 2012.

ALIDE: Os Rafale M F-1 acabaram não sendo modernizados para o atual padrão F3, porque isso ocorreu? No aspecto técnico, eles podem ser convertidos? Quanto custaria, por avião, tal modernização?

JPC: A não conversão destas aeronaves foi uma decisão da Marinha Francesa. O custo deve ser relevante porque se trata de bem mais do que uma mudança de software, incluindo

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

hardware também. Não resta dúvida que os caças podem ser modernizados, e nós estamos atualmente avaliando um interesse recente declarado da Marinha Francesa sobre a modificação destes aviões para a versão padrão F3.

No entanto, ainda não há uma idéia clara de quanto custaria esta conversão.

ALIDE: Os Rafale M F1 preservados tem que tipo de turbinas instaladas neles? São ainda as turbinas SNECMA M88-2 originais, as com severos problemas de confiabilidade, ou são as mais modernas e melhoradas SNECMA M-88E4? Nossas fontes nos indicam que as turbinas originais tinham que ser removidas e inspecionadas a cada 50 horas de voo, esta informação é correta?

JPC: Esta história sobre as cinqüenta horas entre inspeção não é verdadeira. Todos os modelos F1 já receberam as turbinas mais recentes

ALIDE: Existe uma proposta formal francesa para a venda destes Rafale M F1 para a Marinha do Brasil, quem os estaria oferecendo, a Dassault ou a Marine Nationale?

JPC: Teria que ser a própria Marinha Francesa, uma vez que estes aviões não mais pertencem à Dassault.

ALIDE: Outras fontes nos comentaram que o pessoal da Thales teria indicado à MB que o radar RBE-1 poderia facilmente ser melhorado de uma maneira quase que "plug and play", bastando para isso apenas inserir uma nova antena AESA no lugar do modelo atualmente utilizado, isso é verdade?

JPC: Isso teria que ser confirmado com a Thales, mas me parece ser possível, ainda que possa haver diferenças em relação ao modelo F3 padrão com a antena AESA, devido ao fato de que os computadores de bordo do modelo F1 podem apresentar limitações quando comparados com aqueles instalados nas aeronaves padrão F3.

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

ALIDE: Quais são os outros programas militares em curso além do Rafale?

JPC: Temos o Neuron, e ainda nos falta entregar mais de 200 Rafales para as forças francesas.

A concorrência F-X2 no Brasil

ALIDE: Quantos homens-hora foram gastos na preparação nas duas propostas para o F-X e o F-X2?

JPC: Muitas pessoas de diferentes departamentos, desde a produção até a área de testes de voo, se envolveram na preparação das propostas brasileiras. É muito difícil estimar este número total com precisão.

ALIDE: O quão difícil e caro foi, para a Dassault, responder ao RFI e RFP da FAB?

JPC: O RFI foi simples porque ele basicamente se resumia a responder perguntas feitas pelos brasileiros. Já o RFP foi muito mais complexo, e acabou mobilizando um número significativo de pessoas, ainda que os testes de voo tenham ocorrido na França, fator esse que colaborou para reduzir o custo total do processo.

ALIDE: A identidade dos outros dois candidatos que sobraram após o "short-list" da FAB surpreendeu o seu pessoal de marketing?

JPC: Sim, o Gripen foi uma surpresa, já que, os outros dois caças selecionados eram, ambos, bimotores e pertenciam a uma categoria superior de peso.

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

ALIDE: Como que a Estratégia Nacional de Defesa afetou a percepção da Dassault sobre o mercado brasileiro de caças atual e futuro?

JPC: A END não especificava que tipo de equipamento seria comprador e assim não alterou nossa percepção do que a FAB desejava nos seus RFI e RFP. Este documento reflete a política nacional não o equipamento, uma vez que não havia nenhuma conexão direta entre ele e a compra.

ALIDE: A compra francesa de 20% das ações da Embraer no início do programa F-X1 fez como que muita gente fizesse a conexão deste fato com uma pretensão "ataque preemptivo corporativo" contra a competição aberta desejada pelos brigadeiros da FAB. Em termos políticos esta iniciativa veio mais a favorecer ou a prejudicar os objetivos da Dassault no Brasil?

JPC: No estágio em que nos encontramos agora não existe qualquer interferência que seja perceptível. Talvez houvesse alguma interferência à época do F-X1, mas ela não existe mais agora.

ALIDE: Esta compra de ações da Embraer foi um negócio bom no final?

JPC: Eu nunca ouvi qualquer comentário negativo sobre isso. Tenho certeza que foi um bom negócio na época.

ALIDE: Como a Dassault atenderia o requerimento brasileiro de ter permissão para incluir novos modelos de mísseis e sensores na aeronave selecionada para o F-X2? O Rafale será equipado com o míssil WVR A-Darter e com o modelo BVR Derby?

JPC: Nós recebemos um determinado número de requerimentos e faremos exatamente o que a FAB solicitou. Estas armas podem certamente ser integradas ao Rafale. Tudo isso deverá ser negociado posteriormente com a FAB, quando for estipulado que tipo de armamentos e de sensores serão integrados à aeronave. A integração de novas armas pode ser feita, mas, isso não é um processo barato. Nossa função é a de garantir que todas as funcionalidades estejam disponíveis com o menor risco técnico possível.



## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

### A linha Falcon Jet

ALIDE: Qual o número de jatos executivos Falcon vendidos para a função VIP nas forças aéreas ao redor do mundo?

JPC: Muitas forças aéreas os compraram, incluindo a Força Aérea Francesa, por exemplo.

ALIDE: Quais são os kits de “missões especiais” desenvolvidas pela Dassault para os Falcon? Que país os compraram?

JPC: Eles foram desenvolvidos principalmente pela Thales e integrados junto com a Dassault. Até hoje, os principais usuários são a Guarda Costeira americana, a Guarda Costeira do Japão e a Marinha Francesa.

ALIDE: Existe alguma oportunidade viável para a venda dos Falcon Jet dentro das forças armadas brasileiras?

JPC: Não creio, pois a Embraer já está muito bem posicionada neste segmento.

ALIDE: A Bombardier conseguiu exitosamente transicionar de sua linha de aviões executivos Challenger para o mercado de aeronaves de transporte regional com o CRJ200. Por acaso, um movimento deste tipo já foi contemplado pela Dassault no passado?

JPC: Bem no início [na década de 70] isso era algo que nós pensamos a respeito, mas então concluímos que o Falcon era uma aeronave feita para ser um jato executivo topo de linha. Desta forma acabamos não entrando no mercado de aeronaves para o mercado comercial/regional.

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

ALIDE: O atual clima adverso de negócios, a chamada “crise global”, colocou algum de seus concorrentes em uma situação financeira “desesperada”?

JPC: Não. Nossos concorrentes Gulfstream e Bombardier prosseguem com suas vendas da mesma forma que nós.

ALIDE.: O mercado de aeronaves executivas, é um nicho muito específico, já se alcançou o “fundo do poço”? Por acaso já existe qualquer sinal de uma recuperação na indústria de aeronaves executivas?

JPC: Eu não sei dizer, o quadro não está claro ainda.

ALIDE: Existem planos da Dassault para diversificar e desenvolver aeronaves maiores tanto civis quanto militares?

JPC: Existem novos planos para o mercado civil, assim como, o projeto do UCAV, que pode, ou não, ser um sucessor do Rafale. Existe gente na empresa pensando nisso, mas nosso foco principal é ainda no modelo atual.

ALIDE: Quantos jatos da linha Falcon Jet estão voando no Brasil hoje?

JPC: Não tenho esse número... mas a resposta pode ser providenciada em breve.

Conclusão

## Alide visita Dassault na França e conhece "dentro" do Rafale

Written by Carlos Magalhães

Saturday, 12 September 2009 02:21 - Last Updated Friday, 09 October 2009 14:24

---

Se a Dassault, no dia desta entrevista reproduzida acima, acreditava que o processo do F-X2 já se encontrava praticamente encerrado com a entrega do BAFO ("Best and Final Offer" em português: "Proposta melhor e final"), a declaração intempestiva e inesperada do presidente Lula no Sete de Setembro acabou por, efetivamente, virar o "feitiço contra o feiticeiro". Para benefício da FAB, Lula acabou produzindo uma nova rodada final de propostas, incluindo ainda todos os três concorrentes. Ao fazer a declaração perante do seu convidado de honra, o Presidente Sarkozy, e ao citar a questão do preço do Rafale como a principal pendência a ser resolvida na negociação, o presidente brasileiro acabou transformando Sarkozy de elemento de pressão sobre o Brasil, num elemento de pressão sobre a própria Dassault.

Lula propôs abertamente que o Brasil pagasse à Dassault, por cada um dos 36 aviões, exatamente o mesmo valores unitários que a França paga pelos seus 300 aviões. Será que a estratégia vai dar certo? Saberemos em breve.