



MINISTÉRIO DA DEFESA
Gabinete do Ministro

OFÍCIO Nº 17834/2026/GM-MD

Brasília, na data da assinatura.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Federal CARLOS VERAS
Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados
Câmara dos Deputados, edifício principal, térreo, ala A, sala 27
70160-900 Brasília/DF

Assunto: Requerimento de Informação nº 1242/2026.

Senhor Primeiro-Secretário,

Sobre o assunto em epígrafe e em resposta ao Ofício 1ªSec/RI/E/nº 271, de 1º de junho de 2026, encaminho a Vossa Excelência o Ofício nº 136/SDI/742, de 22 de junho de 2026, elaborado pela Assessoria Parlamentar e de Relações Institucionais do Comando da Aeronáutica, bem como os esclarecimentos complementares deste Ministério relativos aos itens 13, 14 e 15 do referido ofício anexo, nos seguintes termos:

- Item 13: O Ministério da Defesa ressalta que o Programa F-X2 constitui iniciativa estratégica de Estado, conduzida conforme os acordos firmados e os parâmetros estabelecidos. No tocante às perspectivas de inserção internacional do F-39, eventuais oportunidades são avaliadas com base nas capacidades desenvolvidas no âmbito do Programa, em consonância com as diretrizes da política externa e de defesa do Estado brasileiro;

- Item 14: O Ministério da Defesa considera que a adoção de modelos de apoio logístico, incluindo o Apoio Logístico Contratado (CLS), é avaliada caso a caso, de acordo com as características operacionais, tecnológicas e de ciclo de vida de cada sistema, bem como as especificidades de cada Força Singular. A diversidade de soluções adotadas busca otimizar a eficiência logística, a disponibilidade operacional e o emprego racional dos recursos públicos, observadas as diretrizes de integração e interoperabilidade no âmbito da Defesa; e

- Item 15: O Ministério da Defesa tem promovido iniciativas voltadas ao fortalecimento da interoperabilidade entre as Forças Armadas, incluindo ações de integração de sistemas de comando, controle e comunicações. Nesse contexto, projetos como o Link-BR2 são conduzidos com vistas à sua evolução e potencial ampliação de emprego no âmbito conjunto, observados os requisitos técnicos, operacionais e de segurança da informação, bem como o planejamento estratégico da Defesa Nacional.

Coloco-me à disposição para os esclarecimentos adicionais que Vossa Excelência reputar necessários.

Atenciosamente,

JOSÉ MUCIO MONTEIRO FILHO
Ministro de Estado da Defesa



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

https://m01leg-bruteletronicidade-assinatura.camara.leg.br/Arquivo/Oficio-3157254/p_882650/AppData/Local/Microsoft/Windows/NetCache/Content.Outlook/2LEF4101/Oficio_9017281.html

3157254



Documento assinado eletronicamente por **José Mucio Monteiro Filho, Ministro(a) de Estado da Defesa**, em 02/07/2026, às 16:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º, art. 4º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020 da Presidência da República.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.defesa.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, o código verificador **9017281** e o código CRC **EEC52AC7**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 60011.000133/2026-26 (SEI nº 9017281)

Esplanada dos Ministérios, bloco Q, 9º andar – Telefone: (61) 3312-8707 / e-mail: protocolo@defesa.gov.br
CEP 70049-900 Brasília/DF - www.defesa.gov.br

3157254



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://m101leg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?CodArquivo=2026-3157254>



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
ASSESSORIA PARLAMENTAR E DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS DO COMANDO
DA AERONÁUTICA

Esplanada dos Ministérios - Bloco M – térreo
 Brasília - DF - CEP 70045-900

Tel: (61)3966-9682 / Fax: (61)3366-9131 / e-mail: protocolo.aspaer@fab.mil.br

Ofício nº 136/SDI/742
 Protocolo COMAER nº 67001.000680/2026-70

Brasília, 22 de junho de 2026.

Ao Chefe da Assessoria Especial de Relações Institucionais do Ministério da Defesa
 Esplanada dos Ministérios, Bloco Q - Ed. Sede, 9º andar
 CEP: 70.049-900 - Brasília – DF

Assunto: **Requerimento de Informação nº 1242/2026.**

Senhor Chefe,

1. Ao cumprimentar o Senhor cordialmente, em resposta ao Ofício nº 15039/2026/AERI-MD, de 3 de junho de 2026, passo a tratar do **Requerimento de Informação nº 1242, de 2026**, de autoria do Deputado Federal LUIZ PHILIPPE DE ORLEANS E BRAGANÇA (PL/SP), que *solicita informações ao Ministro de Estado da Defesa sobre estado atual do Programa F-X2 da Força Aérea Brasileira (Aeronaves F-39 Gripen)*.

2. Sobre o assunto, participo que este Comando apresenta as seguintes respostas aos questionamentos exarados, que podem contribuir com o documento a ser remetido àquele parlamentar:

1. Detalhe o cronograma físico-financeiro atualizado do projeto, assinalando os recursos gastos até o momento e as necessidades para a conclusão do Programa.




RESPOSTA: Até o presente momento foram desembolsados 28.705.932.292,93 SEK (Coroas Suecas). O Saldo a pagar é de 14.181.469.434,48 SEK, até o término de sua execução, em 2032. Dez aeronaves foram entregues até o momento, e as demais serão entregues conforme a figura abaixo.

Cópia de Documento Digital assinado por RICARDO GUERRA REZENDE.

ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL

https://adoc.fab.mil.br/sigadoc/, informando o código:
 PLLHOM7ZCO2N2XC7WVYR7ZFECEGSW4VVMIO



		ATÉ 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTAL
MONOPOSTO		0	2	2	3	1	1	2	4	15
		10	0	0	0	0	1	2	0	13
BIPOSTO		0	0	2	2	1	1	1	1	8
TOTAL		10	2	4	5	2	3	5	5	36

 BCU1 - NOV/24

 BCU2 - NOV/27

 OC - NOV/28

 FC - NOV/30

Figura 1: Aeronaves Entregues.

2. O Ministro da Defesa José Múcio afirmou em entrevista ao Programa “Roda Viva” da TV Cultura no dia 10 de fevereiro de 2025, ao discorrer sobre o andamento dos projetos estratégicos das Forças Armadas que “um Gripen custa US\$ 100 milhões. Por que era pra ter 11 e só tem 6?? Porque faltou dinheiro”. Mais adiante, em audiência no Senado Federal, em 30 de setembro de 2025, Múcio declarou que “temos bastante equipamento comprado, mas não temos dinheiro para comprar peças”. Tais declarações sugerem a ocorrência de problemas para manter o esforço aéreo da Frota de Caças F-39 já recebidos. Em face ao exposto, detalhe a situação operacional atual de cada um F-39 já incorporados pela FAB.

RESPOSTA: A condição operacional de cada aeronave F-39 não depende somente de peças. Embora a Suécia já tenha fabricado outros modelos de Gripen (C/D por exemplo), o “Gripen E (F-39 na FAB)” é uma aeronave nova, com motor mais potente, asas diferentes, aviônicos diferentes, softwares diferentes, trem de pouso diferente, dentre outras características. Dessa forma, a disponibilidade da aeronave tem sido mais afetada em razão de avanços nas suas capacidades, e nas inspeções programadas e não programadas, do que por falta de suprimento. Cabe ressaltar que, no caso de aeronaves novas, como é o caso dos F-39 e dos KC-390 mais recentes, os períodos iniciais de operação são cobertos por garantia dos fabricantes. A disponibilidade de aeronaves, de uma forma geral, varia diariamente e, na verdade, em um mesmo dia também pode haver variações significativas nas condições de disponibilidade. A título de ilustração, atendendo ao questionamento, pode-se citar um retrato de um dia recente do mês de junho, com os seguintes dados sobre os F-39 existentes na Base Aérea de Anápolis: 10 aviões existentes, sendo 4 disponíveis e 6 indisponíveis. Seguem as razões referentes aos aviões indisponíveis: 1 aeronave em Inspeção Programada de 400 horas de voo (inspeção periódica prevista em manual); 1 aeronave em manutenção não programada (pane); 2 aeronaves em update da configuração BC para a configuração BCU (Base Capability Update – maior capacidade de cargas externas e armamento – serviço que demanda mais de 30 dias); 1 aeronave em troca de para-brisas (danificado por impacto de gelo em voo); e 1 aeronave em inspeção de 100 horas de voo (inspeção periódica prevista em manual). Como pode-se perceber, a única aeronave dependente de peças é a envolvida na troca de parabrisas, com a ressalva que não houve falta de recursos para a aquisição desse item.

3. Existem problemas de disponibilidade de sobressalentes para o atendimento das necessidades dos F-39 já incorporado pela FAB? Caso afirmativo, detalhar os problemas e as medidas tomadas para a mitigação.

RESPOSTA: A disponibilidade de uma aeronave é compatível com a taxa de falhas e a fase de operação, que estão intrinsecamente ligadas à maturidade do

Cópia de Documento Digital assinado por RICARDO GUERRA REZENDE.

ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL

<https://adoc.fab.mil.br/sigader/>, informando o código:

PLHOM7ZCO2N2XC7WVYR7ZFECEGSWA4VMO



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3157254>

projeto, refletidos no conceito mundialmente conhecido na logística de equipamentos militares como “curva da banheira”.

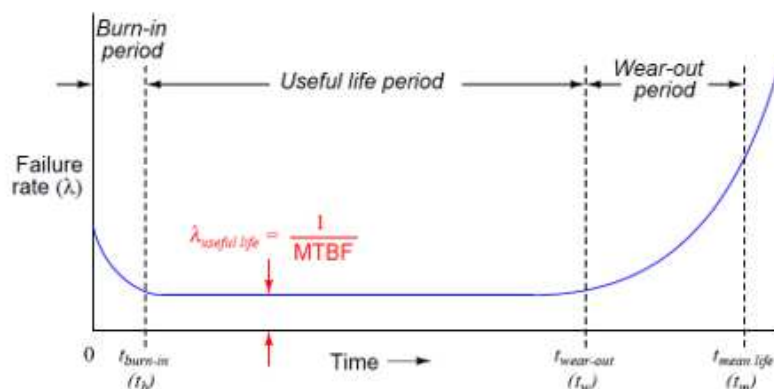


Figura 2: “Barthtub” curve

Esse conceito se traduz em constatações estatísticas de que qualquer projeto novo apresenta uma “taxa de falhas” maior nas suas fases de implantação, estabilizando ao longo do ciclo de vida (maturidade), e volta a apresentar maior taxa de falhas quando inicia a sua fase de obsolescência. Eventuais e naturais inconformidades que venham a resultar na indisponibilidade, são atendidas pelo fabricante/desenvolvedor tempestivamente para o retorno aos patamares de disponibilidade delineados na concepção do produto, seguindo os instrumentos contratuais vigentes e que regulam a relação entre as partes. É importante ressaltar que a adequada suportabilidade de um sistema aeronáutico não se restringe somente ao fornecimento de itens de reposição (peças) em quantidade suficiente para os aviões, mas também pela utilização de equipamentos de apoio de solo, bancadas de manutenção e afins, publicações técnicas (manuais de operação e de manutenção), e outros elementos que permitem um tempo de reparo mais curto, agilizando o retorno ao voo dos meios indisponíveis. No caso do F-39, a disponibilidade de sobressalentes tem sido atendida pelo fabricante dentro de prazos estabelecidos.

4. A prática de utilizar peças de aeronaves desativadas para manter outras em operação, conhecida como “canibalização” ou, no jargão técnico, parting-out, é uma prática, até certo ponto comum, na aviação civil e militar para gerenciar frotas mais antigas ou em períodos de restrição orçamentária. Os problemas com sobressalentes sugeridos pelas declarações do Ministro Múcio já chegaram ao ponto de forçar a FAB a recorrer a essa prática para um manter um mínimo de unidades de F-39 disponíveis?

RESPOSTA: A prática descrita não foi adotada pela FAB na frota de F-39.

5. Qual o Custo do Ciclo de Vida (CCV) de um Caça F-39? Discrimine o CCV por etapas.

RESPOSTA: Conforme informação amplamente divulgada, o contrato relacionado ao F-39, abrangendo o desenvolvimento, e a aquisição de 36 aeronaves, equipamentos, suporte logístico inicial e armamentos, tem o valor de aproximadamente 5,4 bilhões de dólares. Em uma média estatística dos projetos aeronáuticos, o custo de aquisição representa 30% do valor total do ciclo de vida (podendo variar de 15 a 40%). Por se tratar de um projeto novo, sendo a FAB a



primeira operadora dos Gripen E, inclusive à frente da Força Aérea Sueca, os custos atuais de operação ainda são imprecisos e dependem da consolidação da maturidade operacional da frota. Ainda é cedo para se ter uma amostragem estatística com pequena margem de erro na determinação do custo do ciclo de vida, inclusive devido ao recebimento de menos de um terço da frota contratada (universo amostral pequeno).

6. Ainda referenciando as falas do Ministro Múcio, qual a atual disponibilidade, percentual e numérica frente ao número de aeronaves já incorporadas, dos F-39?

RESPOSTA: Conforme citado na resposta à segunda pergunta, e considerando que se trata de um projeto novo, que passa por diversas manutenções programadas e updates de configuração operacional, a disponibilidade percentual e numérica é bastante variável. Já houve dias em que a disponibilidade das 10 aeronaves chegou a patamares superiores a 90%, e dias em que chegou a 30%.

7. O lote inicial de 36 aeronaves F-39 é suficiente para garantir a proteção do espaço aéreo brasileiro? Qual o número de unidades de Gripen que foi dimensionado pela FAB para atender as necessidades da Defesa Nacional brasileira, incluindo o apoio às outras Forças Singulares?

RESPOSTA: O lote inicial de 36 aeronaves F-39 coloca o Brasil em uma situação favorável em relação ao cenário vigente em seu entorno estratégico. Não obstante, a quantidade de aeronaves F-39 considerada adequada para o atendimento de todas as potenciais demandas da Defesa Nacional é superior ao lote inicial. Considerando as dimensões do território nacional e o posicionamento do Brasil no cenário geopolítico, vislumbra-se uma frota de 66 aeronaves F-39 como apropriada, razão pela qual estão sendo buscadas oportunidades de incremento do contrato de aquisição do Gripen-E visando a suprir essa demanda.

8. Existe intenção de adquirir lotes adicionais de aeronaves F-39? Caso afirmativo, quais as medidas em estudo para garantir a viabilidade dessas aquisições adicionais, incluindo a sustentação dos seus CCV?

RESPOSTA: Existe a intenção de aquisição de lotes adicionais de aeronaves F-39, visto que o lote inicial é considerado insuficiente para o pleno atendimento das demandas da Defesa Nacional. Sobre a viabilidade de aquisições adicionais, existem movimentos no âmbito político para aumentar o orçamento do setor de Defesa, como por exemplo a LC N°221, a PEC 55 e outras propostas que são relevantes para a sustentação dos projetos estratégicos das Forças Armadas e da Base Industrial de Defesa. Não obstante, o contrato de aquisição dos F-39, por exemplo, também é vinculado a um contrato de financiamento externo.

9. Em 29 de abril de 2024, o Exército Brasileiro (EB) divulgou o resultado do certame para aquisição da Viatura Blindada de Combate Obuseiro Autopropulsado 155 mm Sobre Rodas (VBCOAP 155 mm SR), tendo sido classificada em 1º Lugar, vencendo o processo licitatório internacional a VBC OAP 155 mm SR “ATMOS 155 mm da empresa israelense” Elbit Systems Land Ltd”. No entanto, alguns meses depois, a licitação foi suspensa pelo Presidente da República, segundo o site “Defesanet”, por influência do ex-Chanceler e Assessor Especial da Presidência Celso Amorim, por hostilidades ideológicas contra o governo de Israel. No escopo dos “offsets” pactuados para o Programa

Cópia de Documento Digital assinado por RICARDO GUERRA REZENDE.
ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL
<https://adoc.fab.mil.br/sigader/>, informando o código:
PLHOM7ZCCO2N2XC7WWYR7ZFECEGSW4VMO



FX-2, a Empresa brasileira “AEL Sistemas”, parte do mesmo grupo israelense “Elbit Systems”, ficou responsável pelo fornecimento de uma série de sistemas de bordo do F-39, incluindo o HUD (Head Up Display), o HMD (Helmet Mounted Display) e o WAD (Wide Area Display). Segundo informações do fabricante, o display panorâmico “WAD” é um diferencial da versão brasileira do Gripen, otimizando a apresentação de simbologias e imagens de alta resolução e permitindo a operação pelo manche/manete (HOTAS) e/ou diretamente na tela, seja por meio dos “switchs” ou mesmo pela capacidade de telas sensíveis ao toque. As aplicações de software são projetadas para ampliar a capacidade de interpretação da arena de combate por parte do piloto, simplificando o processo decisório e tornando a operação da aeronave mais eficiente. A Política Externa do atual governo brasileiro, declaradamente hostil ao Estado de Israel, tem causado problemas para o fornecimento de componentes de procedência israelense destinados ao F-39?

RESPOSTA: Não existe nenhum impacto de fornecimento de itens fabricados pela empresa AEL para o Projeto F-X2.

10. Qual o impacto para o Programa F-39 no caso de um bloqueio completo de compras de equipamentos de procedência israelense, tal como ocorrido no caso do Obuseiro Autopropulsado ATMOS, pelo governo brasileiro? Qual linha de equipamentos poderia substituir o WAD e outros componentes de procedência israelense nos nossos F-39?

RESPOSTA: Restrições à compra de equipamentos para as aeronaves Gripen devem ser analisadas pela fabricante da aeronave, a empresa SAAB, que é a design authority do projeto e a responsável pelas interações com a rede de diversos fornecedores de itens aeronáuticos, incluindo a AEL. É importante citar que a modificação de itens como aviônicos e motores em um projeto de uma aeronave de caça não é trivial, e requer um redesenho muitas vezes complexo, que impacta em custos e prazos de forma significativa. Qualquer modificação em equipamentos eletrônicos requer, por razões de segurança e aeronavegabilidade, novos processos de certificação que incluem, por exemplo, testes de vibração, alta e baixa temperatura, interferência eletromagnética, testes de carga elétrica e outros, para garantir que não haverá falhas críticas em sistemas da aeronave.

11. Sobre a manutenção dos novos F-39 no Brasil, a Empresa Saab e o MD, por meio do Comando da Aeronáutica (COMAER), assinaram um contrato de apoio logístico (CLS) para o Gripen NG, com validade até 2026. Descreva as medidas, e sua efetividade, para a transferência de tecnologia necessária para que o Brasil abarque as responsabilidades pela manutenção desses vetores a partir de 2026.

RESPOSTA: No que se refere às medidas de transferência de tecnologia relacionadas ao Projeto F-X2, cumpre-me esclarecer que foi assinado o Acordo de Compensação nº 004/DCTA-COPAC/2014, associado aos Contratos nº 003/DCTA-COPAC/2014, 004/DCTA-COPAC/2014 e 001/DCTA-COPAC/2015. Por meio deste instrumento, mais de 60 projetos de compensação tecnológica, industrial e comercial estão em execução no Brasil, viabilizando benefícios adicionais para Institutos de Ciência, Tecnologia e Inovação (ICT) e empresas da Base Industrial de Defesa (BID), especialmente no setor aeroespacial. Entre as entidades beneficiárias, encontram-se institutos de pesquisa do Departamento de Ciência e Tecnologia da Aeronáutica (DCTA) e empresas brasileiras como EMBRAER, Atech, AEL Sistemas e SAAB do Brasil. Devido ao estágio de

Cópia de Documento Digital assinado por RICARDO GUERRA REZENDE.

ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL

<https://adoc.fab.mil.br/sigader/>, informando o código:

PLHOM7ZCO2N2XC7WWYRZ7ZFCGCSW4VMO



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3157254>

desenvolvimento do projeto à época, foi priorizado um pacote de compensação tecnológica voltado para a participação de empresas brasileiras no desenvolvimento da aeronave, especialmente em seu modelo de dois assentos (Gripen F), e na participação da indústria nacional na montagem final da aeronave de um assento (Gripen E), bem como na produção de componentes da aeronave, a exemplo de itens de fuselagem com materiais compósitos e aviônicos de grande complexidade tecnológica, como o Wide Area Display (WAD), entre outros componentes. Neste sentido, o foco das medidas de transferência de tecnologia implementadas no âmbito do Projeto F-X2 objetivou alcançar maior participação da BID no desenvolvimento tecnológico e no design e produção de componentes da aeronave, em aproveitamento do estágio inicial de desenvolvimento dos caças Gripen E/F na época das negociações contratuais. Pelo mesmo motivo, no período das negociações do pacote de compensações tecnológicas, industriais e comerciais, o projeto final da aeronave ainda estava em elaboração e existiam apenas alguns protótipos do vetor em utilização, voltados para a realização de ensaios em voo e validação de sistemas. Outra vertente das compensações tecnológicas endereçou a realização de campanhas de ensaio em voo no Brasil, a partir das características climáticas do país. A implementação de projetos de compensação para a manutenção de componentes da aeronave no Brasil alcançou as Line-Replaceable Units (LRU), compostos por aviônicos e itens mecânicos já desenvolvidos na época das negociações. Estes projetos de compensação incluem a capacitação de empresas brasileiras, a exemplo da AEL Sistemas e Atech, para manutenção em D-Level de alguns componentes. Tais projetos estão atualmente em fase de execução. Finalmente, no âmbito da manutenção, os primeiros técnicos da FAB foram treinados na Suécia e a qualidade do trabalho deles tem sido elogiada pelos mecânicos da SAAB.

12. Consta que 15 dos 36 F-39 do lote pactuado serão fabricados pela EMBRAER. Confirme o quantitativo que será efetivamente montado no Brasil.

RESPOSTA: Quinze (15) aeronaves Gripen serão montadas na planta da EMBRAER localizada na cidade de Gavião Peixoto- SP.

13. É evidente que o pesado investimento em tecnologia agregado ao Programa Gripen demanda, para um retorno adequado, mais que a fabricação de algumas unidades do F-39 no Brasil. Para além de encomendas adicionais para a FAB, uma das expectativas da viabilidade do Programa, até para justificar o investimento na linha de montagem da EMBRAER, baseia-se na venda de aeronaves a outros países. Por outro lado, é também notório que possibilidade de vendas de equipamentos militares ao exterior está diretamente relacionada à Política Externa. Como já dito, a Política Externa conduzida pelo atual governo é caracterizada pela ausência de pragmatismo e pautada por preceitos ideológicos, caracterizando-se pela busca de alianças com países declaradamente antiocidentais. Nesse sentido, como o MD avalia os efeitos da Política Exterior em curso nas possibilidades de venda de caças F-39 ao exterior?

RESPOSTA: Este questionamento não compete ao Comando da Aeronáutica.

14. Sobre a metodologia de Apoio Logístico Contratado (CLS) para apoio a equipamentos militares, o MD considera que deva ser estendida aos meios das outras Forças Singulares? Qual a razão da adoção de filosofias diferentes para a manutenção por cada uma das Forças? O MD não considera a dispersão de esforços prejudicial ao emprego racional dos limitados recursos disponíveis para a Defesa Nacional?

Cópia de Documento Digital assinado por RICARDO GUERRA REZENDE.

ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL

<https://adoc.fab.mil.br/sigadaer/>, informando o código:

PLHOM7ZCCO2N2XC7WYWYRZ7ZFECEGSW4VMO



RESPOSTA: Este questionamento não compete ao Comando da Aeronáutica.

15. O desenvolvimento do Link-BR2 é gerenciado pela Comissão Organizadora do Programa Aeronave de Combate (COPAC) e executado pela empresa brasileira AEL Sistemas. O objetivo é fornecer um sistema tático de enlace de dados, com capacidade de tráfego de informações em tempo real, de forma criptografada, entre os vetores aéreos, especialmente os novos caças F-39 Gripen, e os centros de comando e controle no solo. Por ser uma ferramenta de interoperabilidade essencial no combate moderno, é de suma importância que ela não se restrinja apenas ao âmbito da Força Aérea que lidera esse subprojeto, mas a todas as Forças Singulares, permitindo que os vetores aéreos estabeleçam enlaces de comunicações seguros e confiáveis com os meios navais e terrestres. Não basta que apenas a FAB ingresse na era da Guerra Centrada em Rede, mas toda a Defesa o faça. Em vista desse fato, quais medidas o MD tem implantado para garantir que o Link BR-2 seja incorporado ao portfólio de comunicações da Defesa como instrumento de fortalecimento da interoperabilidade?

RESPOSTA: Este questionamento não compete ao Comando da Aeronáutica.

16. Algumas notícias veiculadas pela mídia dão conta da proximidade do fim da vida útil das aeronaves A-1 (AMX) e da consequente necessidade de substituição. Qual a intenção da FAB para substituir esses vetores, aguardar o recebimento de maior número de F-39 ou adquirir uma aeronave de transição? Se a intenção for a substituição por uma aeronave intermediária, discriminar modelos em estudo e medidas para garantir a viabilidade orçamentária da eventual compra.

RESPOSTA: A intenção, já divulgada através do início das negociações junto a Suécia, é de adquirir mais unidades de Gripen-E. Nesse momento, não está sendo considerada a aquisição de uma aeronave intermediária. As prospecções realizadas no mercado internacional mostraram que, devido ao atual cenário mundial de conflitos, não existem opções disponíveis e confiáveis, com capacidades operacionais atualizadas, boa manutenção, a preços vantajosos, e a curto prazo no mercado mundial.

17. A intenção da FAB, considerando as mudanças de planejamento ao longo do Programa, é padronizar a frota de caça para o padrão F-39, empregando os Gripens para interceptação, ataque ao solo, ataque marítimo, reconhecimento ou adotar outras aeronaves para assumir alguma daquelas tarefas? Caso a intenção seja uma padronização do Gripen como “multitarefa” (“multirole”), descreva o estado da incorporação dos diversos tipos de armamento (ar-ar, ar-solo, ar-mar) na plataforma Gripen?

RESPOSTA: O F-39 é uma aeronave com tecnologia no “estado da arte”, equipada com sistemas muito modernos que viabilizam o cumprimento de uma vasta gama de missões. Desse modo, do ponto de vista operacional, será viável manter somente este vetor como plataforma única no cumprimento das missões atribuídas à Aviação de Caça do Brasil. Logisticamente, essa padronização também será vantajosa, pois diminuirá os custos com manutenção. O cronograma de desenvolvimento e a incorporação das capacidades vem sendo cumprido, tendo a aeronave recebido a totalidade da capacidade ar-ar em 2025. Tal fato foi corroborado pelo primeiro lançamento de um míssil além do alcance visual na América Latina, em cumprimento a um projeto de offset relativo à aquisição do míssil pela Força Aérea Brasileira. A capacidade de emprego de armamento ar-superfície (ar-solo/ar-mar) segue em desenvolvimento, conforme o cronograma atual.

Cópia de Documento Digital assinado por RICARDO GUERRA REZENDE.

ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL

<https://adoc.fab.mil.br/sigader/>, informando o código:

PLHOM7ZCCO2N2XC7WYR7ZFECEGSW4VMO



Autenticado eletronicamente, após conferência com original.

<https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/?codArquivoTeor=3157254>

18. De pouco adiante possuir um inventário de aeronaves modernas se elas não tiverem suas necessidades de manutenção atendidas a fim de manter um elevado percentual de disponibilidade que maximize seu emprego, transformando seu potencial em capacidade dissuasória crível. Qual a estimativa de gastos da FAB com manutenção de meios aéreos quando todos os caças Gripen e as novas aeronaves de transporte KC-390 estiverem disponíveis? Qual a comparação desse montante com parcela destinada a custeio/investimento dentro do atual orçamento da FAB? Quais as medidas adotadas para garantir a fluidez dos recursos para a manutenção dessa moderna frota aérea no futuro?

RESPOSTA: Como já citado anteriormente, o embasamento teórico sobre os custos de ciclo de vida, em estimativa “ROM – Rough Order of Magnitude”, podem ser avaliados como 30% dos recursos para aquisição e 70% dos recursos para o suporte durante a vida em serviço do sistema. Por conseguinte, comparando-se as projeções orçamentárias de necessidades futuras, haverá uma demanda projetada de recursos cerca de 2 vezes superior aos patamares atuais para o suporte e operação, com escopo nesses dois projetos estratégicos. Esse cenário futuro depende de uma conscientização da classe política e da sociedade como um todo a respeito dos investimentos e, crucialmente, no custeio operacional do setor de Defesa do Brasil. É importante citar que não basta a disponibilidade de excelentes equipamentos, se os respectivos operadores não possuem o treinamento adequado para usá-los de forma segura e efetiva em combate.

Atenciosamente,

Brigadeiro do Ar RICARDO GUERRA REZENDE
Chefe da Assessoria Parlamentar e de Relações Institucionais do Comando da Aeronáutica



Cópia de Documento Digital assinado por RICARDO GUERRA REZENDE.
ESTE DOCUMENTO DEVE SER AUTENTICADO NO PORTAL
<https://adoc.fab.mil.br/sigadoc/>, informando o código:
PLHOM7ZCCO2N2XC7WYWYRZ7ZFECECSWA4VMO

