

SAAB EN FOCO

Una publicación de Saab América Latina • 2 | 2022

El uso de soluciones de Saab en el Ejército Brasileño



Gripen

Técnicos de la FAB hacen un curso de mantenimiento del caza en Suecia

Vigilancia

Pruebas con el Giraffe 1X en el mayor parque eólico marino del mundo

Historia

Karlskrona, más de 300 años de tradición en seguridad marítima

ÍNDICE



8

Gripen

Técnicos de la FAB hacen un curso de mantenimiento del caza en Suecia

7

¿Sabía usted que...?

Los proyectos de cazas de Saab sirvieron para mejorar el cinturón de seguridad de los automóviles

10

Capa

El uso de soluciones de Saab en el Ejército Brasileño



4

Noticias

La torre digital llega a Rumanía



14

Vigilancia

El Giraffe 1X en el mayor parque eólico marino del mundo



19

Historia

300 años de tradición en seguridad marítima

Presencia mundial

Saab está presente en todo el mundo. Es gratificante saber que, de un modo u otro, nuestro trabajo tiene un efecto positivo en la defensa y seguridad de la sociedad. En este número de **Saab en foco** hemos incluido artículos que muestran hasta qué punto somos una empresa global que busca que la población de los distintos países disfrute de un futuro marcado por el progreso continuo y el desarrollo social.

Para contribuir al progreso global, rediseñamos nuestra estrategia de sostenibilidad, y en 2021 recogimos los frutos de esas directrices. Redujimos nuestras emisiones de gases de efecto invernadero en un 51% y cerramos el año con más de un 27% de mujeres en puestos directivos. Estas son cifras de nuestro informe anual.

También contamos cómo fue que los conocimientos que adquirió Nils Ivar Bohlin en proyectos de aviación de Saab lo llevaron a convertirse en el inventor del cinturón de seguridad de tres puntos que usan los automóviles. Y mirando hacia el futuro, hablamos de las pruebas realizadas con el sistema de radar tridimensional AESA Giraffe 1X en el mayor parque eólico operativo del mundo, en el Reino Unido.

En cuanto al programa del Gripen brasileño, el primer grupo de técnicos de la FAB terminó en Suecia su formación en mantenimiento del caza. Los suboficiales cuentan su experiencia y lo que han aprendido con este curso.

También presentamos a nuestros lectores una entrevista con el Coronel Eleuson Marcos Nunes, del 6º Batallón de Infantería Ligera, que explica de qué manera las soluciones de Saab han apoyado a las tropas del Ejército Brasileño. Y en las demás secciones (Noticias, Artículo, One Saab, Historia) de este número de Saab en foco, usted descubrirá otras tantas novedades.

¡Disfrute de la lectura!

MARIANNA SILVA
Directora para América Latina

sigua a Saab

facebook.com/saabtechnologies

youtube.com/SaabGroup

twitter.com/saab

twitter.com/saabcolombia



Responsable
Marianna Silva

Impresión
Mentor Media

Producción
PUBLICIS CONSULTANTS

Foto de la portada
Saab AB

Saab es una empresa líder del segmento de defensa y seguridad, con la misión continua de ayudar a los países a preservar la seguridad de sus habitantes y de la sociedad. Cuenta con 18.000 empleados talentosos y está constantemente expandiendo las fronteras tecnológicas para crear un mundo más seguro, sostenible y equitativo. Saab desarrolla, produce y mantiene sistemas avanzados en campos como la aeronáutica, armamento, y comando y control, aparte de sensores y sistemas submarinos. Su sede está en Suecia, tiene operaciones de gran envergadura por todo el mundo y está presente en los activos de defensa de muchas naciones.



La torre digital llega a Rumania

Saab Digital Air Traffic Solutions y un consorcio rumano liderado por UTI Construction and Facility Management S.A. firmaron un contrato para instalar una torre digital en el aeropuerto internacional de Braşov-Ghimbav, en Rumania.

«La flexibilidad que ofrece la plataforma r-TWR de Saab ayudará a nuestros socios a instalar la primera torre digital operativa de Rumania», dice Per Ahl, director general de Saab Digital Air Traffic Solutions. La torre digital de Saab (r-TWR) representa un avance en el control del tráfico aéreo y permite conectar un aeropuerto a un centro de control del tráfico aéreo situado en otra localidad.

Lea el artículo completo en el sitio web de Saab.



Saab lanza red 5G DeployNet de rápida movilización

En los Emiratos Árabes Unidos, Saab ha desarrollado DeployNet, un robusto sistema de comunicación 5G de última generación para operaciones militares y crisis. Es capaz de transmitir videos de alta resolución en tiempo real, y viene con la función pulsar para hablar y transferencia de datos.

La comunicación es fundamental para ejercer un mando y control eficiente en operaciones militares y situaciones de crisis. DeployNet es una red inalámbrica escalable 5G/LTE para entornos muy complejos. Ofrece un ancho de banda de gran capacidad para las misiones de hoy en día, que dependen de una multitud de fuentes de información, sensores

e interacciones entre usuarios. El sistema es compacto, cuenta con el respaldo de una sólida ciberseguridad y puede movilizarse rápido para llevar mucho ancho de banda a zonas geográficamente remotas o reforzar redes locales dañadas o limitadas.

Se trata de una solución llave en mano, que incluye aparatos, una fuente de alimentación, herramientas de administración y equipos activos de telecomunicaciones que son compactos y fáciles de instalar.



Acceda al artículo

Saab presenta sus resultados del año 2021

En su informe anual, Saab anunció que sus ventas habían aumentado en un 11% y que había reforzado su posición en mercados clave, fruto de su estrategia multidoméstica global. La empresa sueca también informó de que ha rediseñado sus acciones centradas en la sostenibilidad.

A partir de ahora, sus acciones se basarán en tres pilares: asociación para la innovación, prácticas empresariales responsables y contribución a sociedades seguras y resilientes.

Acceda a todos los resultados de 2021.



EN 2021, SAAB:



↓ **51%**
reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero



↑ **27%**
de mujeres en puestos directivos



Vea el video de la operación



Sabertooth hace descubrimientos en la Antártida

En el curso de la expedición Endurance22, el vehículo submarino Sabertooth de Saab localizó el barco del explorador sir Ernest Henry Shackleton a una profundidad de 3.008 metros bajo el hielo de la Antártida. El equipo se utilizó para encontrar el buque, que se hundió en 1915, y filmar y documentar el descubrimiento.

El buque de investigación polar S. A. Agulhas II partió rumbo a la Antártida para buscar el Endurance el 5 de febrero de 2022. Llevaba a bordo dos vehículos submarinos Sabertooth de Saab, que le permitieron al equipo de la expedición coronar con éxito su misión. En la operación participaron dos especialistas en búsqueda submarina de Saab.



Crédito: João Paulo Moralez

Los soldados de la 12ª Brigada de Infantería Ligera Aeromóvil ejecutaron la operación de adiestramiento Aratu VII con toda una serie de equipos, entre ellos la versión M3 del Carl-Gustaf.

La operación se llevó a cabo en preparación para los ejercicios CORE (Combined Operation and Rotation Exercises), un ejercicio combinado con soldados del Ejército de Estados Unidos que tendrá lugar en el segundo semestre de este año.



El cinturón de seguridad de tres puntos está inspirado en los cazas de Saab

La experiencia de Nils Ivar Bohlin en proyectos de aviación lo llevó a crear este equipo de seguridad.



El ingeniero Nils Ivar Bohlin (1920–2002) pasó a la historia por su contribución a la investigación y desarrollo en el sector automotor. El inventor del cinturón de seguridad de tres puntos adquirió sus conocimientos en proyectos de sistemas de eyección de Saab, para luego perfeccionar el equipo de seguridad de los automóviles de la época hasta llegar a la versión que hoy en día se conoce.

Nacido en Härnösand (Suecia), comenzó su carrera como diseñador de aviones en 1942 en Saab. Se licenció en ingeniería aeronáutica e hizo cursos de ergonomía, aviación y medicina de tráfico. Estuvo 15 años en Saab, los cuales le sirvieron de referencia para el desarrollo de proyectos de seguridad automotriz.

En Saab, Bohlin contribuyó al desarrollo de cazas, desde el J 21 hasta el J 35. En 1955 estuvo a cargo del proyecto de dispositivos de seguridad como el asiento eyectable. Las soluciones se utilizaron en el caza J 35 Draken de la Fuerza Aérea Sueca. Ese fue su último trabajo antes de su traslado a Volvo en 1958.

En la empresa de automóviles, fue primer ingeniero y jefe de seguridad. Hasta 1959, los automóviles solo estaban equipados con cinturones de cadera de dos puntos que se ceñían al cuerpo con una hebilla que quedaba sobre el abdomen.

En colisiones a alta velocidad, el equipo podía causar graves lesiones internas. Por ello, era necesario crear un cinturón multipunto que fuera eficaz y garantizara la seguridad del conductor en caso de accidente. Así nació el proyecto de Bohlin, que le daría el título de inventor del cinturón de seguridad de tres puntos.

El cinturón de tres puntos ha salvado a más personas en accidentes de tráfico que ningún otro dispositivo de seguridad. Volvo cedió gratuitamente la patente del invento a la industria mundial, y el cinturón de tres puntos se convirtió entonces en la norma en todas partes.

En el tiempo que estuvo en Volvo, Bohlin dirigió las acciones para mejorar continuamente la protección de los ocupantes de los automóviles. Se jubiló en 1985, pero continuó como consultor de seguridad en proyectos de la empresa. En 1999 ingresó en el Salón de la Fama del Automóvil, y en 2002, año de su fallecimiento, en el Salón de la Fama de los Inventores. ■



Crédito: Volvo Cars



Técnicos y pilotos de la FAB durante su visita al escuadrón F7 de la Fuerza Aérea Sueca en Sâtenäs (Suecia)



Barbosa Wilkerson. El suboficial, que cuenta con 23 años de servicio, también puso de relieve su orgullo por participar en un proyecto tan importante como el del Gripen brasileño.

El curso tiene como objetivo capacitar a suboficiales para que se encarguen del mantenimiento del avión en Brasil, asegurando así la disponibilidad del Gripen siempre que se lo necesite. La alta tecnología del Gripen se extiende también a los sistemas de mantenimiento y apoyo logístico.

«Pudimos aprender los procesos de mantenimiento y cómo trabaja Saab. Todo ello facilitará la ejecución de estas actividades en Brasil. El Gripen es un sistema avanzado, pero en el caso de los técnicos, los recursos que tenemos a nuestra disposición agilizan la interacción hombre-máquina. Podemos, por ejemplo, simular actividades de mantenimiento en un entorno virtual antes de acercarnos al avión, lo cual garantiza una mayor confiabilidad a la hora de realizar el servicio», explicó el Sargento Gabriel da Silva Santiago.

Antes de abandonar Suecia, el grupo visitó en Sâtenäs el escuadrón F7 de la Fuerza Aérea Sueca y tuvo oportunidad de ver cómo se prepara un Gripen para una misión, de la mano de pilotos operativos de la Fuerza Aérea Brasileña también en formación. ■



Gripen: el primer grupo de técnicos de la FAB termina su formación en mantenimiento del caza

Un grupo de nueve técnicos y dos ingenieros de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB) regresó a Brasil tras asistir a un curso de formación de 12 semanas en las instalaciones de Saab en Suecia para aprender las especificaciones técnicas del mantenimiento del Gripen.

El curso se dividió en tres módulos e incluyó clases teóricas sobre los sistemas y sus funciones, actividades prácticas sobre cómo suministrar energía eléctrica, refrigeración y presión hidráulica

al avión, y explicaciones sobre el uso del sistema de gestión de flota para programar el mantenimiento de los cazas.

Para los técnicos que asistieron al curso, este fue otro paso importante en el proceso de implantación del sistema en la Fuerza Aérea Brasileña. «El curso nos enseñó a trabajar con la aeronave para realizar desde los servicios de línea de vuelo hasta el mantenimiento en el hangar y las inspecciones mayores», comentó el Sargento Carlos Afonso

Vea el episodio 16 de la 4ª temporada de la serie web Colaboração Real, sobre la formación de los técnicos de la FAB.



El Coronel Eleuson Marcos Nunes

del 6º Batallón de Infantería Ligera, integrado en la 12ª Brigada de Infantería Ligera, cursó estudios en la Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN 96), en la Escuela de Instrucción de Oficiales (ESAO) y en la Escuela de Comando y Estado Mayor del Ejército (ECEME). También cuenta con formación en Comunicación Social e hizo un curso avanzado de Operaciones Psicológicas. Actualmente estudia Administración, Política y Estrategia en la Escuela Superior de Guerra.

Las soluciones de Saab apoyan al Ejército Brasileño

El 6º Batallón de Infantería Ligera de la 12ª Brigada de Infantería Ligera, acuartelado en Caçapava, en el interior del estado de São Paulo, es una de las unidades militares del Ejército Brasileño que muestra la importancia del uso estratégico de la defensa nacional. La razón es su capacidad para actuar en situaciones de guerra y de paz. En este reportaje hablamos con el Coronel Eleuson Marcos Nunes sobre cómo las soluciones de Saab apoyan a las tropas en el cumplimiento de la misión de esta unidad militar.



«El Carl Gustav y el AT4 se emplean en diversos países del mundo. Nos confieren una gran capacidad disuasoria frente a posibles amenazas.»

Carl-Gustaf®

- Sistema de armas portátil multifuncional utilizado en la protección de tropas e instalaciones en combate.
- La nueva versión M4 mide 1 metro de largo y pesa 7 kg.
- Miras: mira abierta, mira de punto rojo, mira telescópica y dispositivo avanzado de control de fuego.
- La munición de calibre 84 mm es compatible con todas las versiones del Carl Gustav®.
- Se usa en todo el mundo, en más de 40 países.

¿En qué medida los sistemas Carl Gustav y AT4 de Saab ayudan a las tropas a cumplir su misión?

Coronel Eleuson: En los pelotones, el AT4 y el Carl Gustav han demostrado ser muy eficaces. Son modernos y se les ha agregado alta tecnología. Se ha facilitado la formación de los soldados que utilizan estas soluciones, teniendo en cuenta también que son muy versátiles.

¿Cuándo se utilizan las soluciones de Saab?

Coronel Eleuson: El AT4 y el Carl Gustav son para situaciones de guerra, es decir, para un asalto aeromóvil. Aparte de eso, utilizamos estas dos armas en la posición que denominamos cabeza de puente aeromóvil,

eminentemente defensiva, cuando desembarcamos de los aviones y nos desplazamos por tierra hasta el objetivo que queremos conquistar.

¿En qué se distinguen el AT4 y el Carl Gustav?

Coronel Eleuson: Estas armas se emplean en diversos países del mundo. Nos confieren una gran capacidad disuasoria frente a posibles amenazas. Ambas son prácticas, ligeras, fáciles de manejar, y nuestras unidades están muy acostumbradas a usarlas. Además, tienen una gran eficacia de fuego real, aliada, por supuesto, a su amplia gama de municiones (antipersonal, antitanque, fumígenas, iluminativas), por lo que resultan muy útiles para el Ejército Brasileño. ▶

AT4: compacto y versátil

El AT4 es un arma compacta y versátil de la que Saab ha producido más de un millón de unidades. Está operativa en más de 15 países, entre ellos Brasil, donde el Ejército la utiliza en sus misiones.

El arma no produce retroceso al disparar y tiene un calibre de 84 mm. Mide aproximadamente 1 m y está diseñada para ser desechada después de su uso. Su peso oscila entre 7 y 9 kg, y tiene un alcance de 20 a 1.000 m, según la versión que se utilice, contra vehículos convencionales y blindados, refugios de hormigón fortificados y tropas en tierra, por ejemplo.



El subteniente Gabriel Henrique de Albuquerque Souza, que comanda el Pelotón de Reconocimiento del 6º Batallón de Infantería Ligera, nos detalla en entrevista con Saab en foco las funciones y el uso del armamento en territorio brasileño.

¿En qué situaciones utiliza el Ejército Brasileño el AT4?

Subteniente Gabriel Henrique: El AT4 se utiliza durante el asalto e incluso para la defensa de una posición después de un ataque. Es un arma compacta y versátil, lo que facilita su embarque en nuestros aviones. Tras conquistar una cabeza de puente, se utiliza para abatir objetivos móviles, blindados y también fortificaciones.

El arma puede utilizarse en diferentes condiciones climáticas, tanto dentro como fuera del país. En Brasil, por ejemplo, utilizamos el AT4 en la región del Amazonas, que es muy húmeda; en Caatinga, que tiene un clima árido; e incluso en el sur, donde la temperatura es más baja.

¿Cuál es la principal característica distintiva del AT4?

Subteniente Gabriel Henrique: Es un arma muy fácil de usar. Hay seis soldados por pelotón que la utilizan. Sin embargo, cualquier soldado puede practicar tiro con ella. Se prepara en seis o siete segundos, y con ella se puede eliminar cualquier objetivo que entorpezca nuestro avance.

¿Cuál es la principal diferencia entre utilizar el AT4 y el Carl Gustav?

Subteniente Gabriel Henrique: El Carl Gustav tiene un alcance variable, entre 700 y 1.000 metros, según el tipo de munición que se utilice, mientras que el AT4 tiene un alcance fijo de hasta 300 metros. Además, el Carl Gustav puede realizar uno, dos o incluso una secuencia de disparos, y es reutilizable. El AT4 es un arma desechable, es decir, usa su propia munición y se desecha en el mismo campo de batalla. ■



AT-4

- La familia AT4 es una de las armas antiblindaje más exitosas.
- Existen diferentes versiones, pero todas son armas ligeras, portátiles y desechables.
- Se ha producido más de un millón de unidades, y se utiliza en más de 15 países, entre ellos Brasil.
- El arma no tiene retroceso al disparar, y su calibre es de 84 mm.
- Mide aproximadamente 1 m.



«El Giraffe 1X combina flexibilidad operativa, capacidad multitarea y multifuncionalidad. Puede rastrear simultáneamente hasta 600 objetivos aéreos y no aéreos.»

Sergio Martins, director de Tráfico Aéreo y Vigilancia de Saab para América Latina

El Giraffe 1X en el mayor parque eólico marino del mundo

Saab participa en pruebas con este sistema de radar para garantizar la capacidad de defensa aérea y de energía eólica del Reino Unido

Saab y la empresa danesa Ørsted, conocida por sus negocios en todo el mundo en el campo de las energías renovables, probaron un concepto de radar en alta mar en el mayor parque eólico operativo del mundo. Fue en el Hornsea 1—a 120 kilómetros al este de la costa de Yorkshire, en el Reino Unido— donde se puso en marcha el sistema de radar tridimensional AESA Giraffe 1X.

Las pruebas se manejaron a distancia desde Suecia y fueron supervisadas en Dinamarca por Saab, Ørsted, la Real Fuerza Aérea de Dinamarca y el centro de control del tráfico aéreo NATS del Reino Unido. El objetivo era mitigar las interferencias de los parques eólicos marinos en la imagen aérea y marítima reconocida, aparte de validar el desempeño del Giraffe 1X en un entorno costero y en alta

mar, sometido a condiciones meteorológicas extremas y vientos de tremenda intensidad.

«El Giraffe 1X combina flexibilidad operativa, capacidad multitarea y multifuncionalidad. Puede rastrear simultáneamente hasta 600 objetivos aéreos y no aéreos», dice Sergio Martins, director de Tráfico Aéreo y Vigilancia de Saab para América Latina. Según él, esta plataforma ofrece amplia conciencia situacional en los parques eólicos marinos y sus alrededores, y tiene tanto alcance como los radares terrestres de largo alcance.

En una próxima fase de la operación, los socios darán a conocer los resultados de las pruebas a los organismos gubernamentales pertinentes. Además, se diseñará un modelo estandarizado para asegurar a largo plazo la coexistencia de la

defensa aérea y la generación de energía eólica en alta mar.

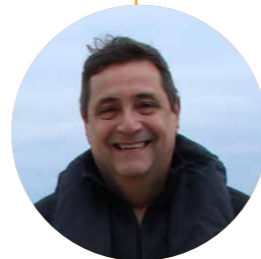
Futuro – Iniciativas como esta son valiosas, ya que los estudios indican que la energía eólica generada en alta mar será una importante fuente de electricidad para llegar en 2050 a cero emisiones netas de gases de efecto invernadero en Europa. Se prevé un rápido aumento de la demanda de expansión de los parques eólicos, lo cual afectará el medio ambiente costero y marítimo y creará una necesidad de mayor protección. Por lo tanto, es fundamental encontrar formas de garantizar la defensa aérea y la capacidad de alerta temprana de los países de todo el mundo, al tiempo que se apoya su potencial eólico marino y se protegen sus intereses de seguridad. ■



«Un día perfecto en el que tuve oportunidad de probar y verificar la calidad de los cazaminas suecos construidos en el astillero Saab-Kockums. Una experiencia única.»

En el interior de un barreminas clase Koster

Luiz Padilha*



Siempre había querido conocer un barreminas clase Koster, y Saab me brindó la oportunidad de pasar un día a bordo de uno de la Armada de Suecia. Para esta aventura, llegué a Karlskrona el día antes del embarque, y a la mañana siguiente presencié una actividad de entrenamiento desde el HMS Ulvön (M 77).

La entrada a la base fue rápida, y al poco rato estaba listo para embarcarme. Asistí a la sesión informativa sobre las actividades del buque y, mientras este se dirigía a la zona de ejercicios, se me invitó a observar las operaciones desde el Centro de Información de Combate (CIC). Al salir de la base, pasamos junto a edificaciones centenarias que antes protegían la ciudad.

En el Ulvön, la tripulación instaló rápidamente las dos ametralladoras, una en cada bordo. Aun en los entrenamientos, los dragaminas están siempre preparados para cualquier eventualidad. La actividad consistía en la aproximación a una zona en la que se haría una exploración con sonar. En caso de contacto, el barco enviaría un VOD (vehículo operado a distancia) para identificar el objeto. Desde la popa, seguí la preparación de los VOD para el lanzamiento.

El sonar del barco no tardó en señalar posibles contactos, y se eligió uno para identificarlo. Se hizo con el VOD Double Eagle MKII fabricado por Saab Dynamics y utilizado por la Armada de Suecia por su increíble maniobrabilidad y estabilidad. Aunque

se trataba de una actividad de entrenamiento, todos en el CIC estaban concentrados.

Desplazándose a 1,6 metros del lecho marino, el VOD cubrió rápidamente los más de 400 metros que separaban al barco de la mina. La siguiente tarea fue identificar la mina, que en este caso era una mina inerte de fabricación sueca. Tras la identificación y algunas maniobras más de ida y vuelta, el VOD regresó.

Después del almuerzo, seguí las actividades que se hicieron con el VOD Sea Fox de Atlas, cuya función era ir hasta la mina, chocar con ella y destruirla. La temperatura descendió en picado, pero nosotros continuamos. El lanzamiento se hizo con la grúa, llevando el equipo a pocos metros del agua y soltándolo. La operación se realizó con algo de dificultad porque el Sea Fox es bien pequeño.

El tiempo no parecía ayudar mucho. El viento y el frío eran constantes, pero era hora de volver a echar al agua el Double Eagle MKII, esta vez para depositar una carga explosiva junto a la mina para detonarla. Yo seguía de cerca el entrenamiento cuando me invitaron a pilotar el equipo. Me llevé una sorpresa, pero acepté el reto.

Me acordé de que un año antes había hecho un ejercicio similar, solo que en un tanque de pruebas de Saab en la ciudad de Motala, en Östergötland. Sabía que en el mar sería diferente debido a las corrientes.

Recibí las instrucciones de control y sumergí el Double Eagle MKII. Lo seguí en la pantalla hasta llegar a 1,6 metros del fondo del mar, concentrándome en mantener la velocidad estipulada. No fue fácil. La corriente empujaba el equipo hacia atrás todo el tiempo.

La operadora del sonar me fue guiando y, pasando a la proa, encaminé lentamente el VOD hacia la mina, que estaba a 400 metros. Había llegado el momento de acelerar. Me pasé un poco del límite y enseguida estaba a menos de 200 metros del objetivo. De pronto, la imagen de la mina en la pantalla me sorprendió. Había tanto que controlar que, cuando me di cuenta, ya estaba encima de ella. Demostré ser un verdadero novato.

Conseguí mantenerme encima de la mina girando ligeramente, pero la corriente no daba tregua. Entonces le entregué los controles al dueño del VOD y me dirigí a la popa para seguir desde allí el regreso del barco. Estaba previsto realizar una sesión fotográfica desde la lancha rápida del buque; no obstante, a causa de las malas condiciones meteorológicas, se sustituyó por unas pasadas a alta velocidad del barreminas HMS Vinga (M 75), de la misma clase que el Ulvön.

La aventura terminó con una deliciosa cena a bordo en compañía de la tripulación. Un día perfecto en el que tuve oportunidad de probar y verificar la calidad de los cazaminas suecos construidos en el astillero Saab-Kockums. Una experiencia única. ■

¿Quiere contar una historia?
Envíe un correo electrónico a
assessoriasaab@mslgroup.com
o escanee el código QR.



***Luiz Padilha es periodista especializado en defensa. Comenzó su carrera en 2004 y ha acumulado amplia experiencia en el sector viajando y participando en entrenamientos de las Fuerzas Armadas de Brasil y de otros países, embarcándose en buques y aviones de todo tipo. En 2012 creó el portal de noticias Defesa Aérea & Naval (DAN) en colaboración con Guilherme Wiltgen. Hoy es el editor del sitio web, para el cual produce contenidos sobre el mercado nacional e internacional del sector.**

Larissa Lessa

CARGO

Directora de Calidad en la planta de Saab de São Bernardo do Campo (Brasil)

AFICIONES E INTERESES

Hacer ejercicio en el gimnasio y correr al aire libre

PELÍCULA FAVORITA

Mi mamá es un personaje

MÚSICA FAVORITA

Unforgiven, de Metallica

LIBRO FAVORITO

Senhora, José de Alencar



«Me enorgullezco de Saab por su transparencia y sus valores.»

La ingeniera de producción Larissa Lessa nos cuenta su historia profesional en Saab y lo que le gusta hacer en su tiempo libre. Lleva tres años en la empresa y explica cómo ha desarrollado su filosofía de trabajo basada en la mejora continua de los procesos.

Háblenos de su carrera en el sector de la defensa y en Saab:

Entré en Saab en 2019 como responsable del control de calidad en la fábrica y de la garantía de calidad y medio ambiente. Tuve oportunidad de estar a cargo de proyectos de certificación, calidad y medio ambiente en la fase de industrialización de la empresa. En 2021 conseguimos la certificación de los sistemas de gestión de las dos unidades de São Bernardo do Campo, AS9100 e ISO14001 para la parte de ensamblaje de las aeroestructuras del Gripen, e ISO9001 para los servicios de mantenimiento y apoyo al mercado civil y de defensa brasileño.

¿Cuál es su logro profesional en Saab del que se siente más orgullosa?

El mayor logro fue obtener en un mismo año tres certificaciones de los sistemas de gestión de dos unidades de Saab.

¿Qué incidencia tiene en su día a día la misión de Saab de preservar la seguridad de las personas y de la sociedad?

Me siento privilegiada de participar en un proyecto como la fábrica de aeroestructuras de Saab en Brasil. Es muy gratificante tener oportunidad de ayudar a mi equipo y a la empresa en un programa de transferencia de tecnología a mi país —en alusión al Gripen brasileño— a fin de volverlo aún más seguro.



300 años de tradición en seguridad marítima

En 1998, el puerto naval de Karlskrona fue declarado por la Unesco Patrimonio de la Humanidad

Los buques y submarinos de Saab Kockums se fabrican en el astillero de Karlskrona. La ciudad tiene una tradición de más de 300 años en el desarrollo de soluciones de seguridad marítima. Desde 1998, sus instalaciones navales están incluidas en la lista del Patrimonio Mundial de la Unesco, junto a Versalles, Venecia y la Gran Muralla China. Fue el cuartel general de la flota sueca a finales del siglo XVII y la mayor inversión económica de la época.

Su historia comienza con la expansión del Imperio sueco por el mar Báltico. Para el país era estratégicamente importante erigir varias fortificaciones en las tierras recién conquistadas para asegurar su control. Fue entonces, en 1679, cuando Carlos XI de Suecia decidió construir una base naval en el archipiélago de Blekinge. Al año siguiente se fundó formalmente la nueva ciudad de Karlskrona.

Fue la mayor demostración de fuerza del país en su época de gran potencia. Hubo un enorme traslado de barcos, suministros, talleres e instalaciones al lugar. Miles de personas de distintas partes de Suecia se mudaron a lo que eran unos islotes rocosos escasamente poblados. La construcción de la base de Karlskrona comenzó en Hästö y Våmo. Luego se extendió a Trossö y Lindholmen. También vinieron muchos trabajadores de Finlandia.

Hasta principios de la década de 1960, el astillero de Karlskrona, conocido entonces como Marinverkstäder (talleres marinos), perteneció a la Armada de Suecia. En 1961, las operaciones se dividieron y se fundó una empresa estatal, Karlskronavarvet AB. En 1989 esta se fusionó con Kockums AB, de Malmö. Ese fue el nacimiento de Kockums. En la actualidad, en el astillero de Karlskrona se diseñan y construyen buques de superficie y submarinos furtivos para la Armada de Suecia. ■

CAMUFLAJE MULTIESPECTRAL

Protección para no ser observado por el enemigo



Saab es una empresa líder en el mercado del camuflaje multiespectral avanzado. Desde 1957, la empresa desarrolla soluciones completas para el camuflaje de tropas estacionadas, francotiradores, instalaciones fijas y vehículos militares en cualquier entorno operativo y contra cualquier medio de observación que se utilice en el campo de batalla moderno.

saab.com/br



SAAB