

SAAB EN FOCO

Una publicación de Saab Brasil • 3 | 2023

Carl-Gustaf®
en constante evolución

¿Sabía usted que...?
¿Saab todavía fabrica carros?

Gripen
Pilotos de la FAB completan
formación en Suecia

Historia
150 años de Santos Dumont



10 **Portada**
Desarrollos y novedades de Carl-Gustaf



5 **Noticia**
Saab Brasil lanza LinkedIn



7 **Entrevista**
Coronel Giancarlo Belmonte



14 **Naval**
Conozca la familia de ROVs de Saab



16 **Artículo**
Visita a un museo subterráneo de aviación en Gotemburgo

Evolución a la orden del día

La constante evolución de nuestros productos y sistemas es uno de los pilares de Saab. En la tercera edición de nuestra revista, hablaremos sobre la última versión del Carl-Gustaf®, el M4. El equipo que ya se utiliza en más de 40 países de todo el mundo ha evolucionado para satisfacer las nuevas necesidades de la batalla moderna y es el protagonista del reportaje de portada de Saab en Foco.

Siguiendo con nuestro ADN de innovación y tecnología, les traemos un artículo sobre los vehículos submarinos remotos y autónomos que cada vez ocupan más espacio en el portafolio naval de Saab. Las soluciones subacuáticas, como las de la familia SeaEye, ya funcionan en varios países, entre ellos Brasil.

¿Y si recordamos el pasado? La división automovilística de Saab sigue muy presente en el imaginario popular y aquí le traemos algunos datos interesantes sobre esta línea de negocios, que comenzó en 1949 y finalizó en 1989. El Programa Gripen mantiene su trayectoria de evolución y hoy usted puede ver escenas del entrenamiento del último grupo de pilotos de la Fuerza Aérea Brasileña en Sâtenäs, Suecia.

Hablando de aviación, el reportaje de esta edición rinde homenaje a Santos Dumont, el primer hombre que alzó el vuelo en un vehículo más pesado que el aire y patrono de la FAB. Gracias a iniciativas como las de Santos Dumont, quien creyó cuando parecía imposible, hemos llegado a una nueva era de innovación, con productos y sistemas de alta tecnología para apoyar la defensa de los países que lo necesiten.

¡Qué disfruten la lectura!

MARIANNA SILVA
Directora General de Saab Brasil

sigua a Saab

facebook.com/saabtechnologies

youtube.com/SaabGroup

twitter.com/saab

twitter.com/saabcolombia



Responsable
Cristiana Pontual

Producción
PUBLICIS
CONSULTANTS

Impresión
Mentor Media

Foto de portada
Saab Brasil

Saab es una empresa líder en defensa y seguridad con la misión permanente de ayudar a los países a mantener la seguridad de sus ciudadanos y de la sociedad. Con 19.000 colaboradores, Saab amplía constantemente los límites tecnológicos para crear un mundo más seguro, sostenible e igualitario. Saab desarrolla, produce y mantiene sistemas avanzados de aeronáutica, armamento, comando y control, así como sensores y sistemas submarinos. Saab tiene su sede en Suecia, desarrolla importantes actividades en todo el mundo y forma parte de los recursos de defensa de varias naciones. En Brasil, Saab mantiene una alianza a largo plazo y suministra una serie de soluciones avanzadas, tanto civiles como militares. Con el Programa Gripen, la empresa ha establecido una amplia transferencia de tecnología que está beneficiando a la industria de defensa nacional.



Pilotos brasileños completan su formación para volar el Gripen

En junio pasado, el último grupo de pilotos operacionales responsables del despliegue del Gripen en el 1º Grupo de Defensa Aérea (1º GDA) de la Fuerza Aérea Brasileña (FAB) completó el Entrenamiento de Conversión Delta, un riguroso curso de entrenamiento realizado en el Centro Gripen del Ala F 7 en Säteneäs, Suecia. El Centro Gripen actúa como centro de formación de los pilotos que volarán el Gripen, tanto de naciones extranjeras como de la propia Fuerza Aérea Sueca.

Durante el curso impartido por el Escuadrón Phoenix de la Fuerza Aérea Sueca, los pilotos se entrenaron en los Gripen C/D, monoplaza y biplaza, respectivamente. Aunque se trate de versiones diferentes de los cazas adquiridos por Brasil, este contacto es fundamental, ya que ayuda a los pilotos a comprender la filosofía de los sistemas, su funcionamiento y los controles de vuelo, dada la similitud en algunos aspectos entre las aeronaves.

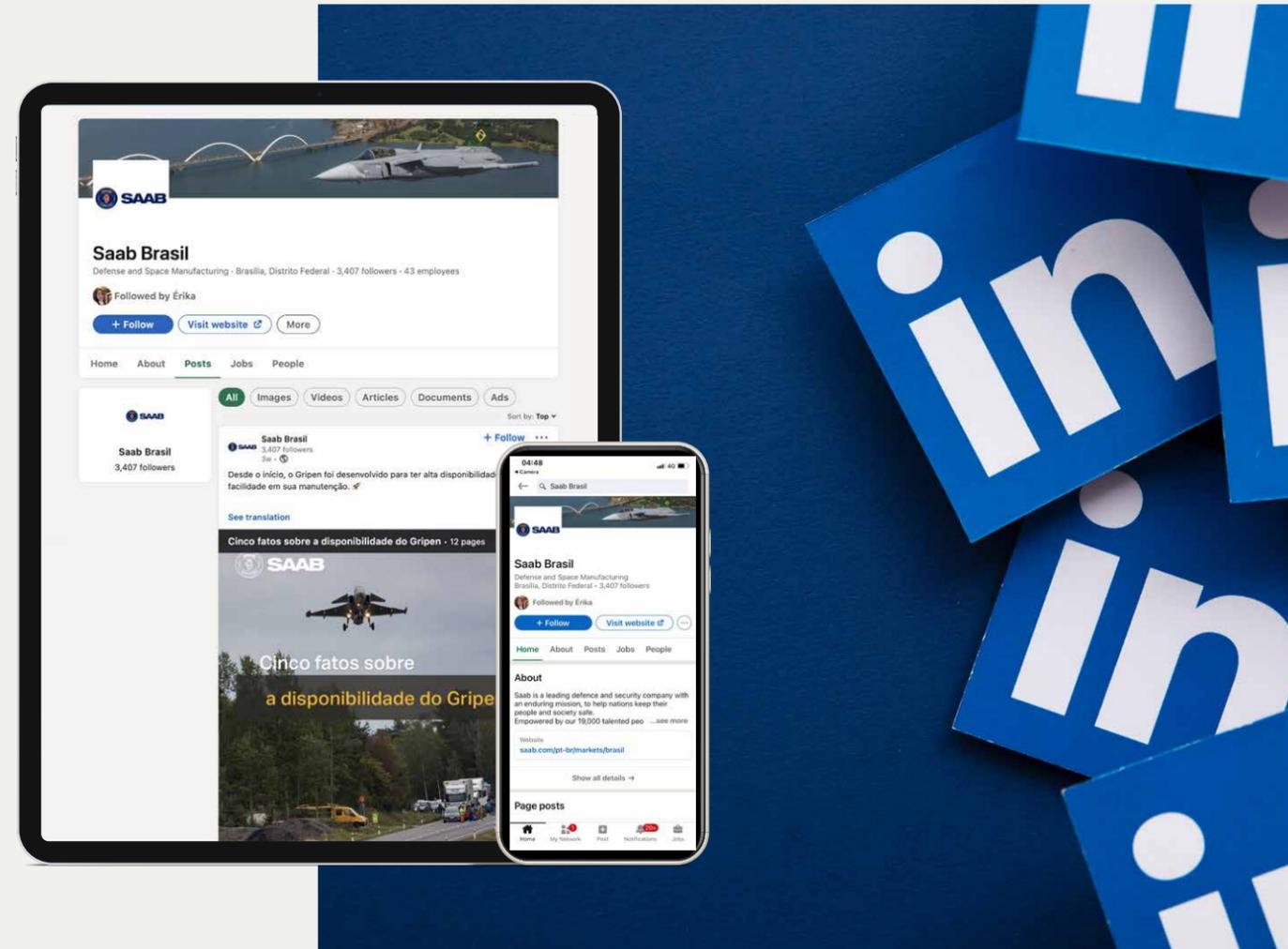
Lea el código QR para ver el vídeo y así obtener más detalles sobre el entrenamiento..



Saab anuncia los resultados del segundo trimestre

A finales de julio, Saab presentó sus resultados del segundo trimestre de 2023. Entre los aspectos más destacados de la empresa en este periodo figuran una sólida entrada de nuevos pedidos por valor de 14.315 millones de coronas suecas y un crecimiento orgánico en ventas del 22%, impulsado por el alto ritmo en la actividad de proyectos en todas las áreas de negocio.

“Nuestros pedidos y ventas siguieron disfrutando de un fuerte impulso en el segundo trimestre. Con una ambiciosa senda de crecimiento por delante, cumplir los compromisos y las entregas de nuestros clientes es fundamental para el éxito de Saab. Actualmente, nos esforzamos incansablemente en la ejecución de proyectos, entregas y capacidad, lo que a su vez está impulsando el crecimiento de las ventas”, afirma Micael Johansson, presidente y CEO de Saab.



Saab Brasil llega a LinkedIn

A finales de junio, Saab Brasil lanzó su página de LinkedIn, la red social de negocios y mercado más grande del mundo. Con la entrada en la plataforma, Saab Brasil amplía su comunicación en redes sociales con una oferta de contenidos diferente a los otros canales en los que la empresa ya opera: Instagram, Facebook, Twitter y Youtube.

“LinkedIn es una red social de gran relevancia en Brasil y será un medio importante para destacar las alianzas, proyectos y operaciones de Saab en Brasil. Adicionalmente, contaremos con espacio para informar sobre vacantes y ofrecer artículos exclusivos. Esperamos que sea un canal popular e interactivo para todos los usuarios, especialmente para los empleados en Brasil”, expresó Cristiana Pontual, Directora de Comunicaciones de Saab Brasil.

Siga la página de Saab Brasil en LinkedIn y conozca todo sobre las operaciones de la empresa en el país, sus proyectos y las acciones de sus colaboradores.

Acceda al Código QR para visitar la página.





Caza Gripen de la Fuerza Aérea Brasileña fotografiado en un vuelo de rampa sobre la ciudad de Brasilia (DF), durante el entrenamiento para la participación del caza en los actos conmemorativos del 150 aniversario del nacimiento de Alberto Santos-Dumont.



¿Saab sigue fabricando carros?

Aunque lleva más de 30 años fuera del mercado automovilístico, mucha gente sigue creyendo que Saab sigue fabricando carros.

Creada en 1937, Saab surgió como fabricante de aviones para las Fuerzas Aéreas suecas. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial en 1945, con el descenso en la demanda de aviones militares, Saab decidió ampliar su gama de productos.

Los ingenieros de Saab utilizaron sus conocimientos de aerodinámica en la fabricación de aviones para mejorar la aceleración en comparación con los coches alemanes. El primer modelo de automóvil creado por Saab Automobile, el Saab 92, se lanzó en junio de 1947. La producción no comenzó hasta mediados de diciembre de 1949 en Trollhättan (Suecia).

Todos los coches estaban pintados de verde botella, un color que se ha convertido en una especie de marca registrada de los coches Saab. El motivo era que las fuerzas armadas suecas habían comprado grandes cantidades de una pintura verde de celulosa para la pintura de camuflaje. Sin embargo, la pintura no se adaptaba al terreno y todo el lote de pintura se puso a la venta. Saab la compró y por eso tanto los aviones como los coches acabaron siendo verdes. A lo largo de los años, cada nuevo coche Saab se ha convertido en un clásico instantáneo del diseño, la confiabilidad y la seguridad.

En 1989, la división de automóviles se separó de Saab-Scania y formó su propia empresa, Saab Automobile. General Motors se hizo con el 50% de la empresa y, cuando Saab-Scania se liquidó en 1995, la sociedad de inversiones Investor se hizo con el otro 50%. En 2000, General Motors adquirió la propiedad total de la empresa.

Por lo tanto, el futuro de los coches Saab estaba ligado al de General Motors, y cuando la fortuna de la propia controladora estadounidense empezó a desmoronarse en 2008, también lo hizo su filial sueca. El negocio automovilístico se cerró definitivamente cuando Saab Automobile AB se declaró en quiebra en diciembre de 2011.

Hoy en día, la marca Saab sigue viva como una de las empresas de defensa y seguridad más innovadoras del mundo. ■

Lea el código QR para ver un entretenido vídeo sobre el tema.



Coronel Giancarlo Niedermeier Belmonte

47 años. Formador de la Doctrina de Comunicaciones, Guerra Electrónica y Ciberseguridad del Ejército de Brasil en Brasilia (DF). Fue instructor en la Academia Militar de Agulhas Negras, en la Escuela de Perfeccionamiento de Oficiales y en la Escuela de Comando y Estado Mayor del Ejército.

Realizó varios cursos en el área de comunicaciones militares y participó, en el extranjero, en el curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela de Comando y Estado Mayor, en la ciudad de Quetta, Pakistán.

El papel de la comunicación y la guerra electrónica en el ejército brasileño

Saab en Foco habló con el coronel Belmonte, quien comandó el 9º Batallón de Comunicaciones y Guerra Electrónica del Ejército de Brasil hasta principios de este año. El 9º B Com GE es una agencia creada hace unos 10 años para brindar el apoyo necesario para las actividades de mando y control en los estados de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, en el marco del SISFRON.

En este trabajo, el sistema de comunicación COMINT y el sistema de fusión de datos IFS, ambas soluciones de Saab, formaron parte de las actividades de la corporación. La experiencia adquirida en este cargo ha respaldado el nuevo papel del Coronel Belmonte, como formulador de la Doctrina en las áreas de Comando y Control, Comunicaciones, Guerra Electrónica y Cibernética.



Crédito: Ejército Brasileiro

“En casi 30 años de servicio, tuve el privilegio de servir en varias regiones del país, con 6 años de experiencia en la región amazónica”.



Crédito: Ejército Brasileiro

Cuéntanos sobre tu trayectoria y tu carrera militar

Cel. Belmonte: Me uní al Ejército en 1994 en la Escuela Preparatoria de Cadetes del Ejército (EspCEX) en Campinas, SP. En 1998, me gradué en la Academia Militar de Agulhas Negras, en Resende, Río de Janeiro, como aspirante a oficial de comunicaciones. Hice varios cursos en el área de comunicación militar, guerra electrónica y cibernética.

Entre 2004 y 2013, dirigí tres organizaciones militares. El 1er Pelotón de Comunicaciones de la Selva, en Boa Vista (Roraima), de 2004 a 2005, el 17º Pelotón de Comunicaciones de Selva (Porto Velho-RO), de 2007 a 2008, la 12ª Compañía de Comunicaciones Aeromóvil (Caçapava-SP), de 2012 a 2013 y, finalmente, el 9º Batallón de Comunicaciones y Guerra Electrónica (Campo Grande-MS), de diciembre de 2020 a enero de 2023. Desde entonces, he trabajado como formulador de la Doctrina de Comunicación del Ejército, la Guerra Electrónica y la Guerra Cibernética en Brasilia.

¿Cuál es la misión del Batallón y la importancia de su creación?

Cel. Belmonte: El 9º Batallón de Comunicaciones y Guerra Electrónica (9º B Com GE) tiene la misión de instalar, explorar, mantener y proteger los sistemas de comunicaciones, guerra electrónica y cibernética en apoyo de la preparación y el uso operativo del Comando Militar Occidental.

Durante mucho tiempo, el Comando Militar Occidental careció de una organización militar que pudiera proporcionar el apoyo necesario para las actividades de comando y control en toda la zona de acción, que abarca los estados de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul. Por lo tanto, se dio prioridad a la instalación de la 9ª B Com GE, cuyas capacidades se generaron a través del programa estratégico SISFRON, el Sistema Integrado de Monitoreo de Fronteras.

En estos 10 años de evolución desde su creación, fue posible obtener capacidades materiales y de personal no solo para llevar a cabo actividades de mando y control, fundamentales para el ejercicio, sino también para permitir la detección de todo el rango fronterizo en los dominios electromagnético y cibernético, aumentando la sensación de seguridad de nuestra sociedad y la capacidad disuasoria de nuestra Fuerza Terrestre. Monitoramento de Fronteiras.

¿Cómo contribuyen las soluciones de Inteligencia de Comunicación (COMINT) y Sistema de Fusión de Información (IFS) de Saab a la misión de 9º B Com GE bajo el mando militar occidental?

Cel. Belmonte: El 9º B Com GE tiene una amplia gama de actividades, incluida la capacidad de realizar detecciones de dominio electromagnético y extraer datos relevantes que, después del tratamiento, sirven como información para la toma de decisiones.

Por lo tanto, las soluciones COMINT (*Communication Intelligence*) y la plataforma de fusión de datos IFS (*Information Fusion System*), proporcionadas por Saab, son de fundamental importancia para llevar a cabo esta actividad. Son soluciones que facilitan y agilizan todo el proceso de construcción del conocimiento, automatizando los procedimientos y respaldando las actividades que realizan nuestros analistas. Sin lugar a dudas, las soluciones de Saab contribuyeron a aumentar la potencia de combate del 9º B Com GE. ■

Acceda a la entrevista completa en nuestro sitio web.





En constante evolución

Completando un legado de 75 años, la familia del cañón multifuncional sin retroceso Carl-Gustaf® se encuentra ahora en su cuarta generación y en servicio en más de 40 países.

En 1948, el Ejército sueco comenzó a recibir una nueva arma dedicada a combatir los popularmente conocidos tanques de guerra, sustituyendo así una familia de cañones sin retroceso que se venía desarrollado y perfeccionado en el país desde 1942.

A pesar de mantener el mismo nombre, el nuevo modelo Carl-Gustaf® era completamente diferente de sus predecesores e incorporaba soluciones que eliminaban la obsolescencia y la falta de efectividad contra algunos tipos de blindaje. El calibre elegido, y que se sigue utilizando hoy en día, es de 84 mm, con la salvedad de que el Carl-Gustaf® tiene un cañón estriado para estabilizar parte de la munición por rotación (otras se estabilizan mediante aletas) durante su trayectoria hacia el blanco, una medida que ha aportado mayor precisión.

La nueva generación se desarrolló gracias a las sugerencias y peticiones del ejército sueco, que había estado utilizando el cañón amplia e intensamente, incluso en la crisis del Congo en la década de 1960.

Manteniendo su robustez, en 1964 se lanzó el Carl-Gustaf® M2, cuyo peso se redujo en 1 kg tras algunas mejoras. A partir de esa versión, el cañón comenzó a exportarse a gran escala.

La gran transformación llegó en 1986 con el Carl-Gustaf® M3, que incorporó el cambio del cañón de acero forjado de las versiones anteriores por otro más fino que contenía las estrías, pero recubierto de fibra de carbono para mayor resistencia. Su longitud se redujo en 6 cm, con lo que llegó hasta los 1,07 m, mientras que los herrajes y otras piezas de acero se sustituyeron por componentes de plástico y aleación de aluminio. Como resultado, el arma es cuatro kilos más ligera en comparación con la M1.

También destaca su ergonomía, lo que hace que sea mucho más fácil de transportar y manipular. ▶

“La M3 ha seguido el ritmo de los avances tecnológicos y la compatibilidad con otros accesorios además de la mira telescópica. El Ejército Brasileño (EB) adoptó esta arma en 1995 para equipar varias de sus unidades de infantería ligera y aeromóvil, estas últimas transportadas por helicópteros. La confiabilidad, multifuncionalidad y portabilidad del equipo fueron algunos de los atributos que guiaron esta elección”, explicó Dielson Albuquerque, Director de Ventas de Saab Brasil.

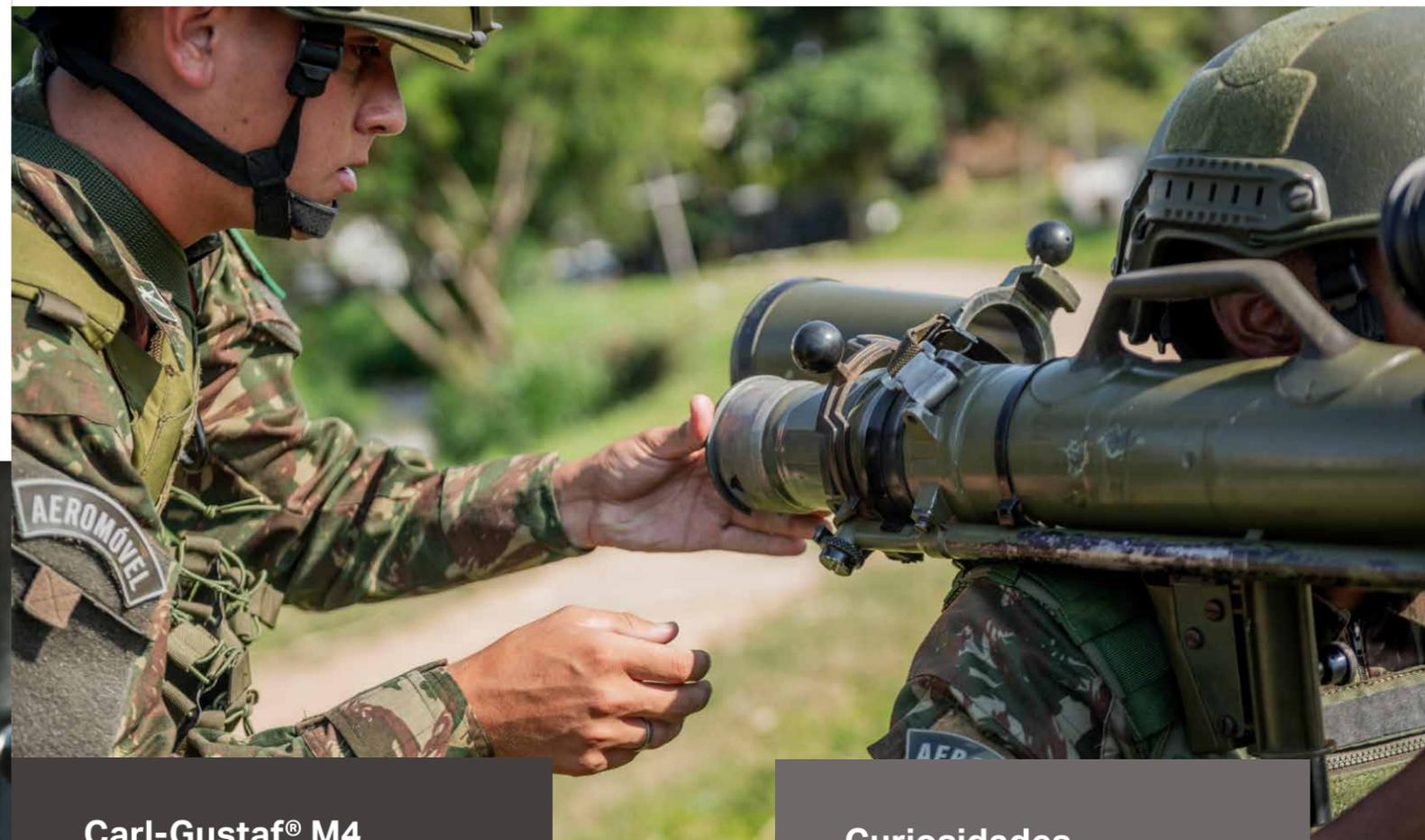
Según el ejecutivo de Saab, el Carl-Gustaf® es un equipo probado en combate, y la prueba de esta experiencia operativa por parte de los operadores significa que Saab mantiene este sistema en constante evolución.

“En 2014 se lanzó la versión M4, que se adapta aún mejor al contexto operativo del siglo XXI. Su peso final es de 7 kg y su longitud se ha reducido a algo menos de 1 metro. Al ser más pequeño y ligero, reduce el desgaste de las tropas durante las operaciones. La nueva versión ha incorporado importantes mejoras en ergonomía, con más posiciones de ajuste en la empuñadura delantera y en el apoyahombros del arma mediante raíles “picatinny”. En el tubo, que ahora está fabricado totalmente en titanio y recubierto de fibra de carbono más ligera, es posible acoplar una mira inteligente con visión térmica y otros accesorios que ayudan al francotirador militar a lograr una mayor precisión y rapidez de tiro”, explicó.

En la actualidad, más del 43% de los clientes de todas las versiones de Carl-Gustaf® son miembros de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) o de la Comunidad Europea. Más de 15 países ya han optado por el Carl-Gustaf® M4.

“El M4 ha permitido a los operadores combatir todas las amenazas del campo de batalla actual, como hemos visto en los conflictos más recientes, incluidos los que aún están en curso. El arma es inteligente y realiza los cálculos balísticos automáticamente, mientras que su nueva munición HE 448 se comunica

electrónicamente con el arma, aumentando la velocidad y la precisión de puntería. En términos logísticos, cuenta con un contador de disparos y diagnósticos computarizados que agilizan las operaciones de mantenimiento, aumentando la disponibilidad para el operador. La capacidad del equipo técnico de Saab para interpretar las demandas y necesidades de los operadores, manteniendo el sistema en constante evolución, ha llevado a muchos usuarios de las versiones M2 y M3 a migrar a M4”, concluyó Albuquerque. ■



Carl-Gustaf® M4

- **Peso:** 7kg
- **Munición:** multifuncional - antitanque; contra tropas refugiadas en edificios; contra vehículos ligeros; antipersonal; para uso desde entornos confinados; iluminativa; de humo; y de entrenamiento.
- **Vida útil del cañón:** más de 1.000 disparos.
- **Remuniciamiento:** pocos segundos.
- **Guarnición:** dos soldados (francotirador y rearmunicionador).
- **Alcance:** 300 a más de 2.100 metros, dependiendo de la munición.
- **Bloqueo:** doble, para aumentar la seguridad al transportar el Carl-Gustaf® ya cargado.

Curiosidades

El nombre del cañón sin retroceso de Saab hace referencia a la Carl-Gustaf stads gevärsfabrik (fábrica de rifles de la ciudad de Carl-Gustaf). La ciudad se construyó en torno a las forjas del maestro herrero Reinhold Rademacher tras la concesión del “privilegio de ciudad” por el rey Carlos X Gustavo en 1659. En 1879, se fusionó con la ciudad de Eskilstuna.



La multifuncionalidad de los vehículos subacuáticos

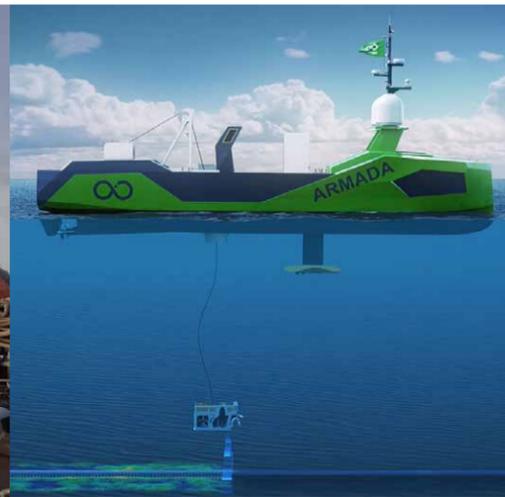
Los Vehículos Operados Remotamente (ROV) del portafolio de Saab, como los de la familia Seaeeye, pueden operar en diversas actividades y sectores.



Seaeeye Leopard



Sistema completo Saab Seaeeye Leopard, incluyendo el TMS y LARS instalados en el buque de la Armada española "Neptuno".



Leopard es adecuado para aplicaciones no tripuladas en embarcaciones de servicio



Con más de 900 sistemas de vehículos subacuáticos entregados en todo el mundo, el Seaeeye Leopard fue elegido por la Agencia de Apoyo y Adquisiciones de la OTAN (NATO Support and Procurement Agency - NSPA) para ser el sistema de la Armada española de apoyo al submarinismo y asistencia al rescate de submarinos. Se trata de la primera codificación de la OTAN para un vehículo teledirigido que cumple sus normas. El Leopard también cumplía todas las normas ISO/IEE 15288 de la Armada española para vehículos operados remotamente, junto con las normas para la cabina de control.

En Brasil, el Seaeeye Leopard ya opera en el mercado de alta mar, apoyando las actividades de Petrobras. Los cuatro vehículos incorporados a la flota de Belov, empresa que presta servicios a la compañía estatal, operan desde tres buques de apoyo al buceo (DSV), limpiando e inspeccionando risers en unidades flotantes de almacenamiento y transferencia (FPSO), entre otras tareas.

Con su tamaño compacto y su excelente relación empuje-volumen, que genera velocidad en el agua, el equipo ofrece potencia y estabilidad. Por lo tanto, es capaz de transportar una gran variedad de herramientas y sensores, normalmente asociados a sistemas hidráulicos mucho más grandes. Su uso genera un ahorro considerable en costes de carbono, personal, movilización y mantenimiento en comparación con los grandes vehículos.

Otra empresa que optó por el Leopard fue LOTOS Petrobaltic, filial de ORLEN Capital Group, para operar en los yacimientos petrolíferos submarinos del Mar Báltico.

El Seaeeye Leopard está diseñado para realizar maniobras complejas a profundidades de hasta 3.000 metros. Es el vehículo eléctrico autónomo más vendido de su clase y el más potente de su tamaño en el mundo. También tolera rangos de temperatura ambiente más elevados y presenta una ventaja acústica considerable para los trabajos de investigación.

Otro vehículo de la familia Seaeeye con gran éxito en el mercado de alta mar es el Sabertooth.

En junio de 2023, la empresa de geofísica marina PXGEO realizó un pedido de 20 vehículos por unos 620 millones de coronas suecas, lo que supone el mayor pedido de Sabertooth hasta la fecha.

Formarán parte de la solución MantaRay de PXGEO para la adquisición de datos sísmicos en alta mar y se utilizarán para desplegar y recuperar equipos durante las prospecciones en el fondo del océano.

Además de ser uno de los principales proveedores mundiales del sector de alta mar, los vehículos Seaeeye también se utilizan para aplicaciones militares, investigación científica y trabajos medioambientales.

"Muchos de nuestros sistemas submarinos autónomos tienen doble uso, es decir, sirven para aplicaciones comerciales y militares. Esto significa que pueden utilizarse en actividades en alta mar,

pero también en defensa naval, especialmente en contramedidas antiminas, vigilancia submarina de cables de comunicación, inspección del casco de buques y otras actividades más diversas", afirma Pieter Verbeek, director de ventas de Saab Brasil.



Navalshore

En agosto, Saab participó en la 17ª edición de Navalshore en colaboración con el Cluster de Tecnología Naval de Río de Janeiro. Para este año, Saab ha destacado una selección de buques y vehículos submarinos autónomos o teledirigidos. Además de los productos, la empresa pretende fomentar el desarrollo del sector naval en Brasil y ofrecer la experiencia sueca, desde sistemas hasta construcción naval.

Pieter Verbeek, representante de Saab en el evento, explicó que "Saab trabaja en asociación con el Cluster de Tecnología Naval, ofreciendo la calidad de nuestros productos y soluciones, que son aceptados en todo el mundo, pero también con la voluntad de desarrollar la industria brasileña, con transferencia de tecnología en función de la demanda y el interés del mercado en la región."



El museo de la aviación, inaugurado en 2009, alberga la atmósfera de un periodo de la historia de la humanidad en el que dos superpotencias estuvieron a punto de enfrentarse con armas nucleares.

Treinta metros bajo tierra

Por João Paulo Moralez*

Situada en la costa oeste de Suecia, Gotemburgo alberga uno de los museos de aviación más singulares del mundo, cuya colección se expone en un búnker a 30 metros bajo tierra.

Una inmensa entrada con puertas de hormigón transporta a cualquier visitante del Aero Museum a uno de los periodos más largos y tensos del siglo XX: la Guerra Fría.

El museo de la aviación, inaugurado en 2009, alberga la atmósfera de un periodo de la historia de la humanidad en el que dos superpotencias estuvieron a punto de enfrentarse con armas nucleares. Varios países, especialmente los europeos, han adoptado diferentes soluciones y tácticas para reducir sus pérdidas militares y seguir así defendiéndose. Suecia, que mantuvo una posición de neutralidad durante esas décadas, activó una serie de bases

subterráneas para albergar escuadrones de caza con el fin de protegerse.

Pero a finales de los años noventa, en un escenario diferente, el país decidió desactivar varias de estas bases. En Gotemburgo, esta misión se encomendó a Roger Eliasson, entonces comandante del 2º Escuadrón de Helicópteros de la Armada sueca, que tenía su base allí. "Soy un anciano, tengo 80 años, pero me siento como si sólo tuviera 79", bromea Eliasson, que cuenta con una amplia experiencia operativa y más de 5.000 horas de vuelo cuando decidió dejar de contarlas. "La orden era llenarlo todo de arena y desactivarla para siempre. Pero quería preservar nuestra



historia y la de los escuadrones de helicópteros de la Marina que operan aquí desde 1969".

La zona subterránea tiene 22.000 metros cuadrados, equivalentes a dos campos de fútbol, y está situada a 30 metros bajo tierra, aproximadamente la altura de un edificio de 10 plantas. Desde el exterior, la entrada principal sólo es visible a través de dos rampas que conducen a la entrada del museo, que comienza con un descenso hacia la zona principal de exposiciones. A lo largo del recorrido, los visitantes experimentarán un ambiente seco y se encontrarán cara a cara con los cazas que constituyeron la primera línea de la defensa aérea sueca y, sobre todo, representan el legado de la industria aeronáutica nacional encabezada por Saab.

Desde el Tunnan hasta el Gripen, los visitantes pueden tocar e incluso entrar en la cabina de algunas aeronaves. "A diferencia de los museos de todo el mundo, la idea es que el público pueda interactuar sintiéndose como el piloto, teniendo su visión y conociendo cómo son estos aviones desde dentro. Esto nos hace muy populares y nos permite alcanzar nuestros objetivos: divertir y hacer feliz a la gente; mostrar nuestra historia de forma educativa y vivencial; motivar a los más jóvenes para que conozcan y se introduzcan en la aviación; y conservar el hangar, que es parte de nuestra historia", explica Eliasson.

El búnker es propiedad de la ciudad de Gotemburgo y está alquilado por el museo, propietario de la colección. El Aero Museum se encarga del mantenimiento del propio hangar, uno de sus mayores retos, y de la colección expuesta, que también incluye ocho simuladores de vuelo abiertos al público. La plantilla está compuesta por 13 empleados y 30 voluntarios permanentes de los aproximadamente 700 que contribuyen esporádicamente.

A história e mais informações do Museu podem ser conhecidas pelo website www.aeroseum.se ■

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



***João Paulo Moralez es periodista y fotógrafo especializado en aviación y seguridad pública. También está especializado en Guión para Producciones. El autor de los libros EMB-312 Tucano Brazil's turboprop success story, y EMB-314 Super Tucano Brazil's turboprop success story continúes es uno de los creadores y realizadores del documental Tucano 35, la serie web Knights of Steel y el documental Joker - Escuela de Pilotos de Caza.**

Naiara Cardoso Pereira



CARGO
Coordinadora de Compras en Saab Brasil

HOBBIES
Viajar, caminar al aire libre y estudiar aromaterapia.

LIBRO FAVORITO
Los dones de la imperfección, de Brené Brown.

UNA PELÍCULA
Into the Wild

CURIOSIDAD
Abrazo árboles.

GÉNERO MUSICAL FAVORITO
Reggae y MPB, pero si me invitan a entrar en una rueda de samba, entro.

En esta edición, usted conocerá un poco de la historia de la Coordinadora de Compras Naiara Pereira, su trayectoria en Saab Brasil y su relación con los proyectos y filosofías de la empresa.

Cuéntanos de tu carrera en el sector de Defensa y en Saab:

Empecé en Saab Brasil en 2019 en la planta de São Bernardo do Campo como compradora. A lo largo de un año tuve la oportunidad de redactar los procesos de compra, desarrollar relaciones con proveedores, comprar materiales para la fase de industrialización y para los primeros work packages. Una experiencia completa. Más tarde, surgió un nuevo reto para trabajar como administradora de contratos en el área comercial. El contacto con el cliente y el seguimiento de las entregas contractuales aumentaron mi nivel de conocimiento y admiración por el programa Gripen en Brasil. En junio de 2022, volví al área de Compras como coordinadora y ha sido un placer compartir experiencias y conocimientos con el equipo, aprender del equipo y mantener la mejora continua a medida que avanza el proyecto.

“Saab es una empresa que crea oportunidades y cree en las personas”

¿Cuál es el logro profesional que te hace sentir más orgullosa?

Sin duda, estoy orgullosa de mi crecimiento profesional de la mano del desarrollo de Saab en el país. Saab Brasil comenzó como una start-up y ahora somos considerados una unidad de producción. Saab es una empresa que crea oportunidades y cree en las personas. En ese sentido, me siento muy seguro de dar lo mejor de mí misma y producir resultados.

¿Cómo se relaciona con su trabajo la misión de Saab de mantener la seguridad de las personas y la sociedad?

Saab me ha dado una visión general de lo que significa mantener la seguridad de las personas y la sociedad, de la que antes no era consciente. En mi actividad, ser capaz de trabajar de forma correcta, ética y respetuosa, generando pertenencia, me da la sensación de poder mantener a salvo a las personas y a la sociedad.



Ilustración del vuelo del 14-Bis el 12 de noviembre de 1906



La historia de la aviación: 150 años de Santos Dumont

El 20 de julio se celebraron los 150 años de Alberto Santos Dumont, uno de los mayores inventores brasileños, considerado el padre de la aviación y patrono de la Aeronáutica brasileña. El impulso de Dumont por la innovación y la evolución también son pilares importantes para Saab, cuya premisa es ofrecer soluciones altamente tecnológicas a través de un pensamiento innovador.

Nacido en el interior de Minas Gerais (MG) en 1873, la curiosidad por la innovación llevó a este joven de familia francesa a estudiar en Francia, donde se inspiró en los globos de hidrógeno, que ya existían en la época, pero que eran altamente inflamables, para crear dirigibles con la incorporación de timones y motores de combustión ligeros propulsados por gasolina.

Fue el 23 de octubre de 1906 cuando Dumont hizo realidad su mayor sueño: El avión 14-Bis surcó los cielos y convirtió a Santos Dumont en la primera persona en emprender el vuelo en un vehículo más pesado que el aire. El 14-Bis era un avión pequeño,

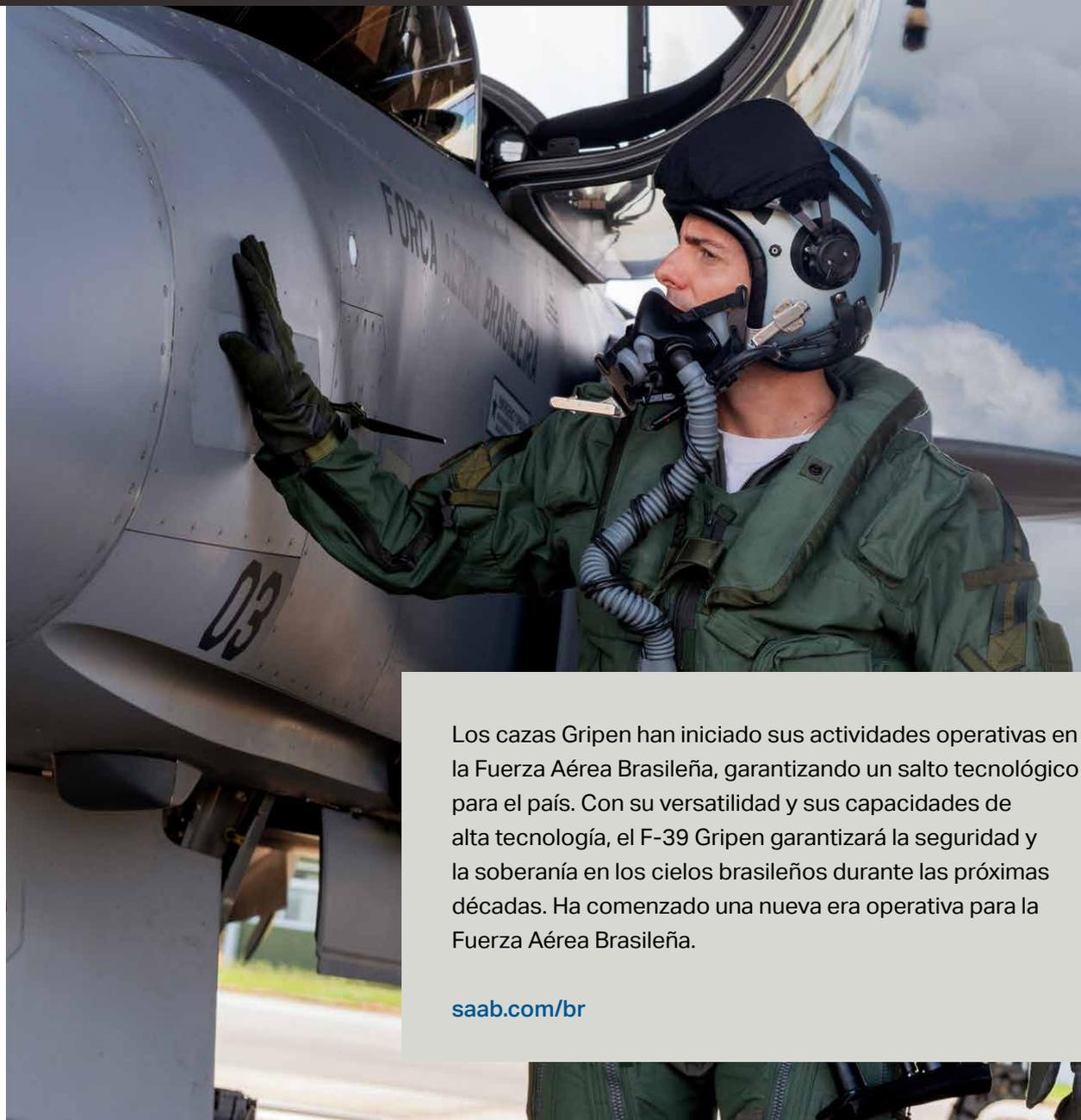
con capacidad para un tripulante. En el primer vuelo, en el campo de Bagatelle, en París, el avión recorrió aproximadamente 60 metros de distancia, tres metros de altura y aterrizó. En el segundo vuelo, en noviembre del mismo año, el aparato alcanzó una distancia de 220 metros.

El otro proyecto de su autoría fue el Demoiselle, uno de los primeros aviones del mundo, que se convirtió en un éxito comercial. Se trataba de un avión muy ligero que alcanzaba una velocidad de unos 90 km/h. En 1910, Dumont puso fin a su carrera y comenzó a supervisar las industrias aeronáuticas que surgían en Europa.

La vida de Santos Dumont estuvo dedicada a varios proyectos de innovación e inició el desarrollo de la aviación en Brasil. Con base en el Ministerio de Aeronáutica, creado en 1941 por el entonces presidente Getúlio Vargas, y en la evolución de la tecnología, la Fuerza Aérea Brasileña puede avanzar en la elección de aviones que protejan al país. ■

F-39 GRIPEN

Una nueva era para la defensa brasileña



Los cazas Gripen han iniciado sus actividades operativas en la Fuerza Aérea Brasileña, garantizando un salto tecnológico para el país. Con su versatilidad y sus capacidades de alta tecnología, el F-39 Gripen garantizará la seguridad y la soberanía en los cielos brasileños durante las próximas décadas. Ha comenzado una nueva era operativa para la Fuerza Aérea Brasileña.

saab.com/br



SAAB