

Alemania prioriza el avión Saab GlobalEye para las necesidades nacionales de alerta temprana aérea

Alemania está afinando el debate sobre cómo cerrar su futura brecha en la alerta temprana aerotransportada después de que el ministro de Defensa, Boris Pistorius, declarara a la prensa que el GlobalEye de Saab está «en la posición de privilegio».

La información fue reportada por el medio sueco Omni Ekonomi, que señala que Berlín aún no ha tomado una decisión definitiva. La flota de E-3A Sentry de la OTAN, con base desde hace tiempo en Geilenkirchen y central para el mando y control aéreo aliado en Europa, se acerca a su retirada, incluso cuando la Alianza ha decidido adquirir seis Boeing E-7A Wedgetails, con capacidad operativa inicial prevista para 2031. Mientras tanto, los E-3A se mantienen en servicio mediante un programa de extensión de vida útil que se extenderá hasta mediados de la década de 2030.

El GlobalEye se basa en el avión comercial Bombardier Global 6000 o 6500, ampliamente modificado por Saab para integrar un conjunto de sensores y comunicaciones multifunción, así como un sistema de mando y control en tiempo real. Su característica visual es el conjunto de barrido electrónico activo Erieye ER, montado en un carenado dorsal, que proporciona vigilancia aérea de amplias áreas. También incorpora una combinación de sensores que va más allá del ámbito aéreo, incluyendo un radar de vigilancia marítima, sensores electroópticos e infrarrojos, medidas de apoyo electrónico, receptores AIS para tráfico marítimo, así como interrogación IFF y recepción ADS-B.



La aeronave se presenta como un nodo multidominio capaz de detectar, identificar y apoyar operaciones en entornos aéreos, marítimos y terrestres. Su fuselaje, similar al de un avión comercial, ayuda a contener los costes operativos y simplifica el apoyo.

Los rangos de detección del Erieye ER oscilan entre 450 y 550 kilómetros, dependiendo de la altitud de patrulla, con una autonomía operativa superior a 11 horas en la plataforma Global. Saab también indica un alcance instrumentado muy superior a las 350 millas náuticas (aproximadamente 650 kilómetros), mientras que la plataforma presume de un excelente rendimiento en despegue y aterrizaje, con una longitud de campo típica de unos 6.500 pies, lo que facilita el acceso a aeródromos más pequeños.

La arquitectura también incluye un radar Leonardo Seaspray 7500E para modos marítimo y terrestre, que incluye imágenes de apertura sintética e indicación de objetivos móviles en tierra. El conjunto está diseñado para operar en entornos electromagnéticos saturados y con alta demanda, con la AESA adaptativa enfocando la energía en los sectores de interés. Un sistema de autoprotección respalda las misiones en zonas de

mayor riesgo.

En noviembre de 2023, los aliados de la OTAN seleccionaron el E-7A Wedgetail como el próximo avión de mando y control de la Alianza en el marco de la primera fase del programa de Vigilancia y Control Futuros de la Alianza. El plan establecido consistía en adquirir seis aeronaves a través de la agencia de adquisiciones de la OTAN, con entrada en servicio a partir de 2031. Esta flota es propiedad de la Alianza y se utiliza para misiones comunes. En cambio, la consideración de Berlín de GlobalEye se refiere a una capacidad nacional, disponible para la Luftwaffe y compartible con la OTAN según lo dicte su política. Por lo tanto, ambas vías son complementarias. Una no excluye la otra, y la adopción de ambas puede ayudar a evitar una brecha nacional y regional.

La aeronave puede funcionar como un sensor nacional para aproximaciones aéreas y marítimas, y también puede integrarse en operaciones aéreas combinadas junto con formaciones E-3A o E-7A. Dado que la plataforma se basa en un fuselaje Global 6000/6500 de eficacia probada, las demandas de base y apoyo siguen siendo moderadas en comparación con un avión de pasajeros de la clase 737, lo que facilita la planificación de rampas y hangares en las bases alemanas que ya albergan aviones de ISR y patrulla marítima.

Las desventajas son conocidas. Un fuselaje más pequeño ofrece menos espacio de trabajo que un avión de pasajeros más grande, y el tamaño de la tripulación lo refleja, pero los flujos de trabajo digitales compensan en parte esta limitación. Para un país que busca cerrar una brecha en unos meses o unos pocos años, en lugar de a finales de la década, la disponibilidad es un factor clave.

La dimensión europea está presente. Francia firmó una carta de intención en junio de 2025 para dos aeronaves GlobalEye, con opción a dos más, describiendo un subconjunto de Europa

Occidental que podría interoperar con posibles aeronaves alemanas. Dinamarca ha examinado una vía de cooperación entre gobiernos con Suecia para un máximo de cuatro aeronaves, configurando arquitecturas regionales donde varias flotas nacionales pequeñas crean una cobertura superpuesta.

Si Berlín se une a este grupo, una mayor proporción de las responsabilidades de alerta temprana aerotransportada se trasladaría a la industria europea, mientras que la OTAN planea desplegar E-7A de fabricación estadounidense para misiones de la Alianza. Un ecosistema mixto es viable, siempre que los estándares de datos y los procesos de formación estén alineados.

La decisión de la OTAN destaca el E-7A, con su entrada en servicio en 2031, y la extensión de la vida útil del E-3A, que se extiende hasta alrededor de 2035. Paralelamente, varios estados europeos, entre ellos Alemania, están adquiriendo o considerando GlobalEye para reforzar la cobertura nacional y ofrecer contribuciones flexibles a las operaciones combinadas. Este es el contexto del comentario de Pistorius sobre su posición privilegiada. Se interpreta menos como un veredicto definitivo entre plataformas y más como un enfoque pragmático para garantizar una herramienta nacional de alerta temprana y control a corto plazo mientras la Alianza continúa con su extenso cronograma de adquisiciones. Para un gobierno que ha visto con qué rapidez se satura el espacio aéreo europeo en una crisis, la lógica es clara.

Fuente: galaxiamilitar.