

MS DAILY BRIEF – 25 septembrie 2022

Cuprins

Dronele iraniene au ajuns la Odesa. Rușii au folosit drone Shahed-136 pentru a lovit obiective ucrainene.....	1
Cei mai mari investitori în cheltuieli militare din lume.....	2
Un submarin rusesc din clasa Kilo părăsește Marea Mediterană. Destinația probabilă – Marea Baltică pentru reparații.....	3
Royal Navy și US Navy conduc SINKEX.....	5
Primul proiect pilot plutitor de producție de hidrogen în larg începe testele.....	6
Marina „luptează” să scoată submarinele de atac din reparații la timp, pe măsură ce cererea crește.....	7

Dronele iraniene au ajuns la Odesa. Rușii au folosit drone Shahed-136 pentru a lovit obiective ucrainene



Pe 23.09.2022, mai multe drone Shahed-136 (Geran-2) de producție iraniană au fost văzute pe cer deasupra localității ucrainene Odesa.

Cu ajutorul dronelor kamikaze, militarii ruși au lovit mai multe ținte aparținând armatei ucrainene. Pe rețelele de socializare au fost postate mai multe videoclipuri cu zborul dronelor iraniene. Din acestea rezultă faptul că militarii ucraineni de la sol au încercat să doboare dronele cu focuri din arme

automate, dar fără succes.

Între altele, dronele au lovit o unitate militară ucraineană aflată în apropierea portului din Odesa. Anterior, cu ajutorul dronelor iraniene, a fost distrus un remorcher al Forțelor Navale ale Ucrainei aflat în portul Ochakov din Regiunea Nikolaev și a fost lovită o clădire din Krivoy Rog.

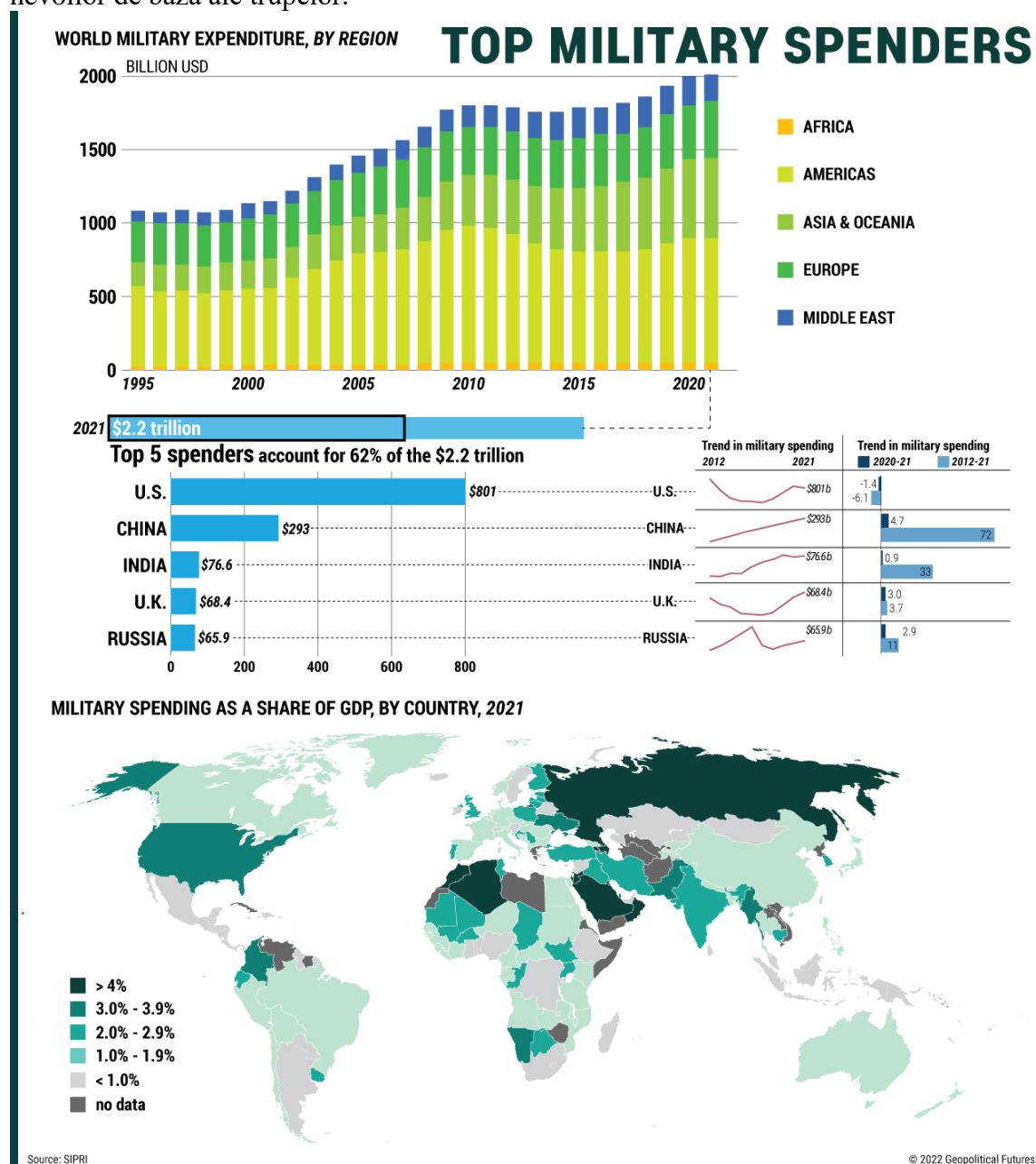
De asemenea, potrivit jurnalului american The Wall Street Journal, au fost distruse două obuziere autopropulsate cu calibrul de 152 de milimetri, două tunuri autopropulsate cu calibrul de 122 de milimetri și două mașini de luptă ale infanteriei din dotarea unei unități ucrainene. Conducerea Forțelor Armate ale Ucrainei este îngrijorată de faptul că dronele iraniene Shahed-136 ar putea interfera cu furnizarea de complexe HIMARS și alte arme occidentale în prima linie a frontului.

Pentru contracararea dronelor iraniene folosite de armata rusă, partea ucraineană a apelat la serviciile de informații israeliene pentru a obține date despre acestea.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/dronele-iraniene-au-ajuns-la-odesa-rusii-au-folosit-drone-shahed-136-pentru-a-lovit-obiective-ucrainene_618353.html

Cei mai mari investitori în cheltuieli militare din lume

Natura cheltuielilor militare variază foarte mult între țări și regiuni, iar cifrele brute nu pot fi întotdeauna luate la valoarea nominală. În America, Statele Unite domină în ceea ce privește cheltuielile de apărare. În mod similar, India și China reprezintă cea mai mare parte a cheltuielilor militare în Asia. Nu toate cheltuielile militare sunt la fel. În China și India, care au 2 milioane și, respectiv, 1,4 milioane de militari activi, o mare parte din cheltuieli sunt destinate satisfacerii nevoilor de bază ale trupelor.



Ambele armate au, de asemenea, programe majore susținute de stat care vizează creșterea

dimensiunii industriilor lor interne de apărare. Statele Unite au, de asemenea, 1,4 milioane de personal activ, dar cheltuiesc de aproape 10 ori mai mult decât India, mai ales pentru dezvoltarea de arme avansate. Pentru Rusia, cheltuielile militare dinaintea conflictului din Ucraina au reflectat un impuls de modernizare la scară largă. Iar în Regatul Unit, cheltuielile au crescut în urma analizelor apărării naționale care au îndemnat o re-priorizare față de amenințările emergente.

Sursa: https://geopoliticalfutures.com/the-worlds-biggest-military-spenders/?tpa=ZjFjNTcyMzQzMjFIMWlyYjQ5YzVIMzE2NjUwNzA2NDU5ZGE1NzM&utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_term=https://geopoliticalfutures.com/the-worlds-biggest-military-spenders/?tpa=ZjFjNTcyMzQzMjFIMWlyYjQ5YzVIMzE2NjUwNzA2NDU5ZGE1NzM&utm_content&utm_campaign=PAID%20-%20Everything%20as%20it%27s%20published

Un submarin rusesc din clasa Kilo părăsește Marea Mediterană. Destinația probabilă – Marea Baltică pentru reparații



Potrivit unor surse de pe Twitter și Telegram, un submarin rusesc din clasa *Kilo* se îndreaptă către Strâmtoarea Gibraltar, urmând să iasă din Marea Mediterană. Cel mai probabil, acesta se deplasează la Șantierul Naval din Kronstadt pentru reparații planificate.

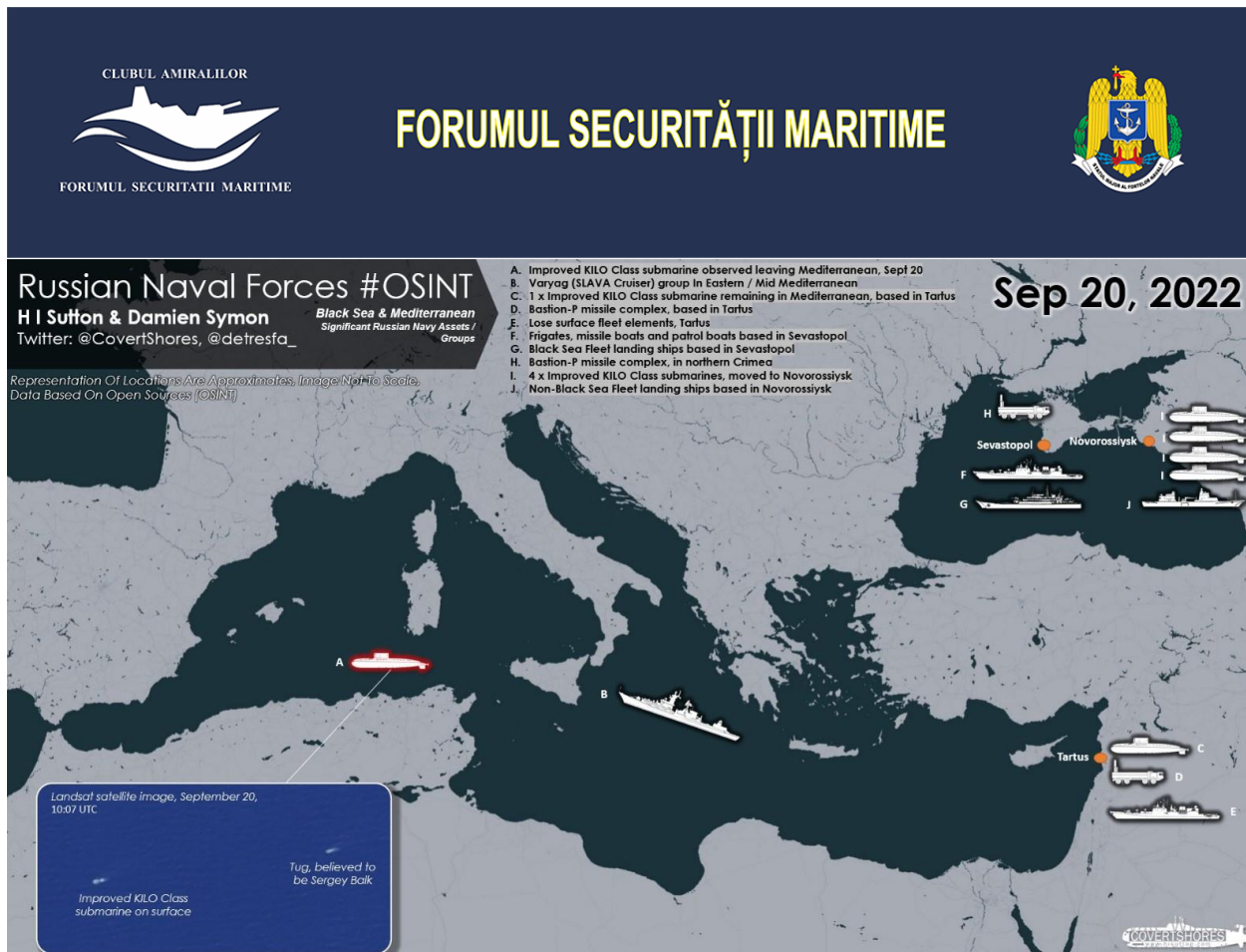
Sursele de monitorizare a navigației au semnalat faptul că remorcherul *Serghei Balk* al Flotei ruse din Marea Neagră (FROP) navighează în prezent în largul coastelor Algeriei din Marea Mediterană, îndreptându-se în direcția vest. După câte se pare, remorcherul, care a plecat săptămâna trecută din portul sirian Tartus, nu navighează singur, ci escortează un submarin diesel-electric din clasa *Kilo*, care urmează să părăsească astfel Marea Mediterană.



În Marea Mediterană vor rămâne în continuare un submarin diesel-electric din clasa *Kilo*, precum și un submarin nuclear din clasa *Yasen*, probabil *Severodvinsk*.

În ultima perioadă, în cadrul escadrei ruse din Marea Mediterană au îndeplinit misiuni două submarine diesel-electrice din clasa *Kilo*, Proiect 636.3, aparținând FRMN. Este vorba despre submarinele *B-261 Novorossiysk* și *B-265 Krasnodar* din componerea Brigăzii 4 Submarine – Novorossiysk. Acestea au fost introduse în componerea flotei în 2014 și respectiv 2015. Ambele submarine au mai trecut prin Șantierul Naval din Kronștadt pentru reparații planificate. Astfel, submarinul *Krasnodar* s-a aflat în Marea Baltică începând din luna aprilie 2020, iar *Novorossiysk* din ianuarie 2021, pentru perioade scurte de două sau trei luni. În aceste condiții, se poate aprecia că submarinul care ieșe din Marea Mediterană este *B-265 Krasnodar*, în timp ce *B-261 Novorossiysk* se află în continuare în zona portului Tartus.

Celelalte patru submarine Proiect 636.3 din cadrul FRMN: *B-237 Rostov pe Don*, *B-262 Stary Oskol*, *B-268 Veliky Novgorod* și *B-271 Kolpino* se află în Marea Neagră. În mod normal, acestea îndeplinesc misiuni din cadrul Bazelor Navale de la Sevastopol și Novorossiysk. Ultimele informații provenite din regiune arată însă că, în prezent, toate cele patru submarine sunt dislocate la Novorossiysk, probabil, de frica unor acțiuni subversive ale armatei ucrainene, în contextul conflictului din Ucraina.



Toate cele patru submarine rusești din Marea Neagră participă la operația militară specială desfășurată în Ucraina, lansând rachete de croazieră de tip *Kalibr* asupra unor ținte terestre de pe teritoriul ucrainean.

Sursa: <https://remnmilitaryblog.com/2022/09/21/un-submarin-rusesc-din-clasa-kilo-paraseste-marea-mediterana-destinatia-probabila-marea-baltica-pentru-reparatii/>

Royal Navy și US Navy conduc SINKEX

Forțele britanice și americane au luat parte la un SINKEX (exercițiu de scufundare) care a lovit o fostă fregată din clasa Oliver Hazard Perry a marinei americane în Atlanticul de Nord. Royal Navy și Royal Air Force au făcut o demonstrație formidabilă de putere de foc cu aliații Statelor Unite împotriva unei nave de război din fosta Marina SUA special pregătită în Atlanticul de Nord. HMS Westminster, un elicopter Wildcat și trei avioane rapide RAF Typhoon au dezlănțuit foc și furie asupra fregatei dezafectate USS Boone folosind o serie de arme de mare putere. Exercitiul, numit Atlantic Thunder, a fost primul de acest tip pentru Royal Navy în 18 ani și a avut loc alături de omologii US Navy și US Air Force. A fost un test viu rar al armelor complexe împotriva unei ținte realiste departe de mare și a testat puterea și precizia forțelor navale și aeriene, oferind aliaților experiență reală de a lovi ținte pe mare de la distanță lungă și demonstrând capacitatea mai multor tehnologii avansate. tehnici de luptă și de țintire. Fregata de tip 23 HMS Westminster a tras două rachete antinavă Harpoon în același timp cu o aeronavă de patrulă americană P-8 Poseidon a lansat una dintre ele – 660 kg de exploziv puternic, lovindu-se simultan pe fostul USS Boone. Elicopterul Wildcat al fregatei a urmat rapid, lovind rachetele aer-sol Martlet în carena Boone. Aceasta a fost prima tragere a noii arme antinavă a Fleet Air Arm împotriva unei ținte realiste pe mare – până în acest moment Martlet a fost folosit doar împotriva țintelor construite special. Echipajul Wildcat a rămas în aer și a folosit podul de țintire cu laser de la bord pentru a ghida un avion de luptă Typhoon de la Escadrila 41 RAF pentru a lansa muniții ghidate cu precizie Paveway IV împotriva țintei.

Aceasta a fost prima dată când un RAF Typhoon a aruncat muniții reale pe o navă de război folosită ca țintă maritimă și prima dată când un elicopter Royal Navy a ghidat Paveway IV spre ochiul său. Comandantul Ed Moss-Ward, comandantul HMS Westminster, a declarat: „Atlantic Thunder a demonstrat că forțele navale și aeriene ale Regatului Unit și SUA pot lucra împreună pentru a oferi un lanț de distrugere de la capăt la capăt împotriva unei ținte maritime la distanță lungă. „Integrarea armelor de vârf, a senzorilor și a comunicațiilor cu aliații noștri NATO este cheia capacității de luptă colectivă a Alianței, demonstrată de exercițiul de scufundare. „Tragerile au sprijinit dezvoltarea capacităților de țintire și de arme ale Marinei Regale și au oferit oportunitatea de a desfășura antrenament realist pentru a valida tacticile și procedurile de operare.” Locotenentul Ross Gallagher de la 815 Naval Air Squadron, la comanda elicopterului Wildcat al lui Westminster, a declarat: „Exercițiul a reprezentat o oportunitate excelentă pentru Wildcat de a prezenta sistemul de rachete Martlet și pentru Laser Target Designate pentru ca Typhoon să arunce Paveway IV”.

Americanii și-au folosit propria rachetă multirol SM-6 lansată de distrugătorul USS Arleigh Burke, înainte ca US Air Force F-15E Eagles, repartizat la Escadrila 494 de Luptă, să ghideze mai multe muniții de atac direct în comun aer-sol împotriva fostului USS Boone. . La scurt timp după Atlantic Thunder, ținta s-a oprit pe fundul oceanului, unde va rămâne în proprietatea guvernului SUA pentru totdeauna. Pregătiri ample au avut loc cu mai multe luni înainte pentru a se asigura că exercițiul a fost desfășurat într-o manieră sigură și ecologică, inclusiv eliminarea materialelor toxice și a poluanților de pe nava americană înainte ca ea să poată fi folosită ca țintă în acest fel. Fregata de clasă Oliver Hazard Perry USS Boone a servit în Marina SUA între 1982 și 2012. Ea poartă numele viceamiralului Joel Thompson Boone, laureat al medaliei de onoare și cel mai bine decorat ofițer medical al Primului Război Mondial.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/royal-navy-and-us-navy-conduct-sinkex/>

Primul proiect pilot plutitor de producție de hidrogen în larg începe testele



Conceptul de dezvoltare a hidrogenului offshore legat de parcuri eoliene face un pas înainte, prima unitate de testare fiind dedicată în Franța. Platforma Sealhyfe a fost instalată pe o platformă de energie valurilor Wavegem și se pregătește acum pentru teste lângă un dig din portul Saint-Nazaire, Franța, înainte de a fi mutată într-o poziție în largul coastei Atlanticului pentru a doua fază a testelor. Platforma a fost dedicată de Lhyfe, o companie franceză care se concentrează pe producția de hidrogen verde. Compania a inaugurat primul său site de producție industrială de hidrogen verde pe uscat în Franța, legat de o turbină eoliană în a doua jumătate a anului 2021. La cheu începe o fază de încercare de șase luni pentru a obține măsuri de referință inițiale și a testa toate sistemele. La sfârșitul acestei prime etape, Sealhyfe va petrece apoi 12 luni în largul coastei Atlanticului. Va fi instalat la aproximativ două treimi de milă de turbina eoliană plutitoare, fixat de sol printr-un sistem de ancore și conectat la hub-ul subacvatic al șantierului folosind o conexiune concepută pentru a sprijini transferurile de energie și date.

Compania evidențiază câteva provocări unice în dezvoltarea modelelor pentru primul model demonstrativ. Int trebuia să fie în mare parte autonom, cu sisteme care includ desalinizare și răcire, comportamentul stivei, controlul de la distanță și managementul energiei, fiind în același timp rezistent la condițiile de mediu, inclusiv mișcarea cauzată de mare. Trebuie să poată efectua toate etapele producției de hidrogen, inclusiv conversia tensiunii electrice de la turbina eoliană plutitoare, pomparea, desalinizarea și purificarea apei de mare și spargerea moleculelor de apă prin electroliză pentru a obține hidrogen verde regenerabil. Lhyfe, care lucrează cu Plug Power, a dezvoltat primul electroliza capabil să funcționeze pe o platformă plutitoare. Ei raportează că Sealhyfe poate produce până la 400 kg de hidrogen verde regenerabil pe zi, ceea ce este echivalent cu 1 MW de putere. La sfârșitul testului, Lhyfe se așteaptă că va avea un volum substanțial de date, care ar trebui să îi permită să proiecteze sisteme de producție offshore mature și să implementeze tehnologii robuste și dovedite la scară largă, în conformitate cu obiectivul UE de a produce 10 milioane de tone pe an de hidrogen regenerabil până în 2030.

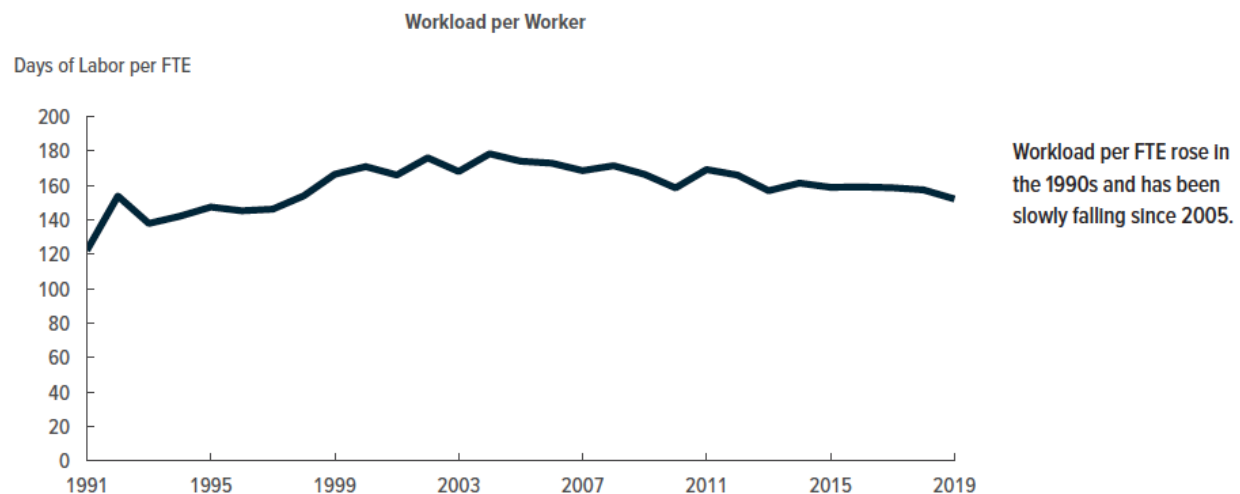
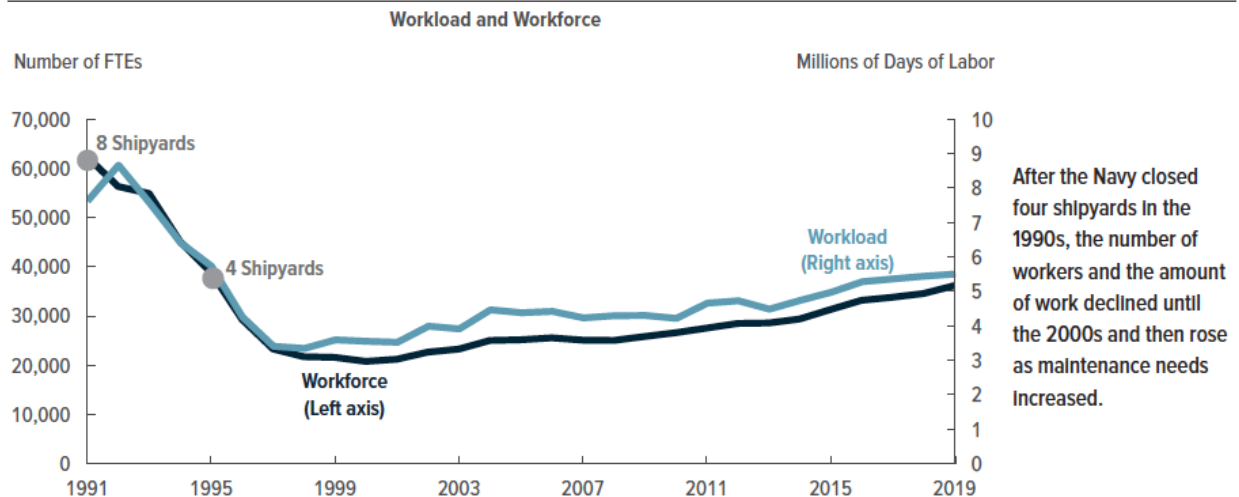
Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/first-offshore-hydrogen-production-pilot-begins-tests>

Marina „luptează” să scoată submarineele de atac din reparații la timp, pe măsură ce cererea crește

Mai puțin de o treime din submarineele de atac ale Marinei au renunțat la timp la întreținere în ultimul deceniu, deoarece cererea pentru ambarcațiuni rămâne ridicată, a declarat miercuri șeful Comandamentului Sistemelor Maritime Navale. „Ne luptăm cu adevărat să scoatem submarineele la timp. În ultimii zece ani, 20 până la 30 la sută [au ieșit] la timp”, a declarat vice-amiral Bill Galinis la Simpozionul anual de întreținere și modernizare a flotei al Societății Americane de Ingineri Navali. Marina are în prezent o flotă de 50 de submarine de atac împărțite între clasele Los Angeles (SSN-688), Seawolf (SSN-21) și Virginia (SSN-774), cu mai multe Virginia în construcție. În timp ce forța de atac americană este esențială pentru planurile Pentagonului de a contracara Marinei Armatei Populare de Eliberare a Chinei, serviciul a avut probleme în a ține pasul cu cerințele de întreținere. Începând de joi, 18 submarine se aflau într-un fel de întreținere, a declarat contraamiralul PEO Submarines Jonathan Rucker la conferința ASNE. „Este un număr prea mare”, a spus Rucker miercuri. Cele mai vechi bărci din clasa Virginia sunt printre cele mai greu submarine de reparat la timp. „Am observat o creștere semnificativă a numărului de zile de oameni necesare pentru disponibilitatea submarinelor, în special în clasa Virginia”, a spus Galinis. „Facem o scufundare profundă pentru a ne da seama de ce este asta. Este într-adevăr un proces continuu.” În timp ce șantiere private precum Newport News Shipbuilding de la HII și Electric Boat a General Dynamics au preluat lucrări de întreținere a submarinelor, cea mai mare parte a lucrărilor submarinelor de atac are loc la cele patru șantiere publice ale Marinei. Ambarcațiunile de atac sunt pe locul trei după submarineele cu rachete balistice nucleare și portavioanele când vine vorba de reparații prioritare și pot suporta greul deficiențelor de la șantierele navale. Șantierele au îmbunătățit rezultatele la timp pentru boomers și transportatorii, dar uzura record la șantierele publice și un decalaj de 1.000 de muncitori s-au scurs în reparații submarine, în timp ce cererea de submarine de atac a crescut. Potrivit Oficiului de Responsabilitate Guvernamentală, „submarineele din clasa Virginia au revenit la operațiuni cu aproape nouă luni mai târziu decât se aștepta, în medie; Submarineele din clasa Los Angeles au avut nevoie, în medie, de patru luni și jumătate mai

mult decât era programat pentru a reveni în flotă. Drept urmare, unele submarine au ratat desfășurarea sau au fost scurtate desfășurările lor pe mare.”

Workforce and Workload at the Navy's Shipyards



Data source: Congressional Budget Office, using data from Naval Sea Systems Command. See www.cbo.gov/publication/57026#data.

The workload is the total number of days of labor required for maintenance events. It excludes indirect work (work that is not associated with a specific ship or project) and overhead (management of the shipyard).

FTE = full-time-equivalent position.

Clasa a fost concepută după sfârșitul Războiului Rece ca un submarin de atac mai puțin costisitor în comparație cu ambarcațiunile de înaltă performanță din clasa Sea Wolf. Virginias au fost proiectate să funcționeze mai aproape de țarm și cu componente care îndeplineau standardele riguroase NAVSEA pentru siguranța submarinelor, dar nu erau la fel de durabile ca unele dintre componentele mai vechi de pe ambarcațiunile din clasa Los Angeles.

„Când am ieșit din clasa Sea Wolf, aveam un submarin extrem de capabil, dar semnificativ mai scump”, a spus Rucker.

„Acolo unde eram la începutul clasei Virginia, am avut încă o taxă pentru a construi un design și a construi un submarin la un cost accesibil, pentru a ne asigura că avem numerele de care aveam nevoie.”

Suținerea clasei de submarine nu a fost o cerință majoră pentru program, iar Marina a lăsat deoparte întreținerea pentru alte considerente de economisire a costurilor.

„Din păcate, unele dintre aceste provocări sunt aici astăzi”, a spus Rucker.

USS Virginia (SSN-774), pus în funcțiune în 2004, încheie o disponibilitate la mijlocul perioadei de viață, iar lecțiile din această reparație și alte bărci timpurii din clasă informează un plan de întreținere la nivel de clasă pentru a ajuta la programarea și asigurarea materialelor.

Marina respectivă va implementa acel plan începând cu anul fiscal 2023 și este posibil să nu vadă îmbunătățiri până în anul fiscal 2024.

„Dacă arunci o cârmă peste Titanic, va dura ceva timp pentru ca nava să se întoarcă”, a spus Rucker pentru USNI News.

„Va dura puțin timp, doar pentru că există un decalaj și obținerea resurselor sau schimbarea comportamentului sau ne asigurăm că planificăm mai bine ceea ce vom face.”

Pe termen lung, lecțiile din problema de susținere a clasei Virginia au informat modul în care Marina a planificat repararea și întreținerea submarinelor cu rachete balistice din clasa Columbia și a submarinului de atac de următoarea generație SSN(X), a spus Rucker. Maximizarea timpului pe care submarinul poate fi dislocat este cheia noului design.

„Documentul de capabilități inițiale conține de fapt cerințe de disponibilitate operațională și susținere”, a spus Rucker.

„Este una dintre cele patru cerințe principale ale noastre pentru SSN(X)... Viteză, [semnături], sarcină utilă și disponibilitate operațională.”

Sursa: <https://news.usni.org/2022/09/21/navsea-navy-struggling-to-get-attack-subs-out-of-repairs-on-time-as-demand-increases>

Programul corvetei europene ia viteză. Alte programe PESCO

Conform celor de la [Defense News](#), programul corvetei europene lansat în cadrul PESCO și la care participă Italia, Franța, Spania și Grecia ia viteză. Anul trecut, Fondul European de Apărare (EDF) a contribuit cu 60 de milioane de euro la dezvoltarea proiectului. Acestor fonduri UE li se adaugă cele 90 de milioane de euro investite de țările participante. Și se pare că anul viitor vor veni fonduri UE în valoare de 200 de milioane de euro care vor fi alocate construcției prototipului. De asemenea, Danemarca și Norvegia s-au alăturat proiectului. Cam toate numele grele din industria de profil europeană (Fincantieri, Navantia, Naval Groupe) sunt deja implicate.

Conform declarației unui oficial al marinei italiene, căpitanul Andrea Quondamatteo din Statul Major al Marinei italiene, „anul viitor, EDF va lansa un „apel” pentru participanți să continue programul, fiind disponibil un grant UE de aproximativ 200 de milioane de euro, care va duce la producerea primului prototip.”

Corveta va avea o lungime de circa 110 de metri și un deplasament de aproximativ 3.300 de tone. Se dorește o platformă modulară ceea ce va permite fiecărei națiuni să-și instaleze proprii senzori și sisteme de armament înlăturând astfel una din problemele atât de des întâlnite în cadrul proiectelor comune europene. De altfel, țările participante au planuri diferite pentru această corvetă: Italia și Spania doresc ca nava lor să aibă capacitatea de a lupta în toate mediile, în timp ce Franța dorește o versiune cu rază lungă de acțiune, probabil mai apropiată de caracteristicile unei nave de patrulare.

„Versiunea italiană este concepută pentru a fi utilizată în Marea Mediterană cu capabilități de luptă antiaeriană, anti-navă și anti-submarin, inclusiv rachete sol-aer și torpile”, a mai spus Quondamatteo.

Prin urmare, versiunea italiană ar putea include un tun de 76mm, un sistem antiaerian bazat pe rachete cu rază scurtă/medie de acțiune secondat de un sistem CIWS artileristic, în timp ce toate versiunile vor putea opera un elicopter de dimensiuni medii și vor avea o cală modulară.

„Până în 2027 sau 2028, aproximativ jumătate din corvetele aflate în serviciu în lume vor fi aproape de sfârșitul vieții lor operaționale, prin urmare cred că acest nou și inovator program naval ar putea găsi o piață în interiorul și în afara UE”, a mai spus Quondamatteo.

Anticipând poate probleme viitoare cu recrutarea, proiectanții încearcă reducerea echipajului cu 30% față de o corvetă similară aflată acum în serviciu și efectuează teste pentru a verifica potențialul unei propulsii complet electrice, probabil ceva de genul [Integrated Electric Propulsion](#). Italia ar putea comanda până la patru corvete iar Franța și Spania vor comanda câte șase corvete fiecare, cel puțin așa am înțeles eu. Despre Grecia știm că era interesată la un moment dat de achiziția unor corvete Gowind, așa că implicarea lor în proiect pare să aibă sens. Una peste alta, o dată cu intrarea în proiect a Danemarcei și Norvegiei se crează premisele unei comenzi totale de peste 10 unități astfel încât sunt șanse mari ca programul să fie și un succes comercial. Nici exporturile n-ar trebuie să fie excluse.

Acest tip de corvetă pare să fie foarte căutat, mai ales dacă ne uităm la ultimele achiziții făcute de marinele din zona Golfului Persic: corveta Avanti construită de Spania pentru Arabia Saudita, corvetele de clasă Doha construite de Italia pentru Qatar sau Gowind-urile construite de Franța pentru Emiratele Arabe Unite.



Corveta produsă de italieni pentru Qatar are dimensiuni similare cu viitoarea corveta europeană.
Sursa foto: <https://www.edrmagazine.eu/first-sea-trials-for-the-qatars-new-first-of-class-multi-purpose-corvette>



Corveta de clasă Avante 2200 produsă de Navantia pentru Arabia Saudită. Sursa foto: <https://www.thedefensepost.com/2022/09/13/saudi-arabia-avante-corvette/>

Și pentru că suntem în zona proiectelor europene, la [sesiunea PESCO](#) din 16 noiembrie 2021 au fost adăugate două noi programe la care participă și România:

Medium size Semi-Autonomous Surface Vehicle (M-SASV) la care participă Estonia, Franța, Letonia și, bineînțeles, România. În cadrul acestui program se urmărește dezvoltarea unei ambarcațiuni de dimensiuni medii semi-autonome, care poate funcționa atât cu echipaj cât și fără echipaj la bord, și care va putea fi dotată cu module specifice fiecărei misiuni în parte: cercetare, luptă antisubmarin sau anti-navă precum și împotriva minelor marine. Când aud de module interschimbabile mă gândesc că n-ar fi stricat să fie și Danemarca implicată, singurii cărora le-a ieșit ceva viabil în acest domeniu – [StanFlex](#). Celălalt program adoptat în aceeași dată, **Next Generation Small RPAS (NGSR)** are în vedere dezvoltarea unei aeronave fără pilot care va opera la nivel tactic: brigadă/divizie. La acest program participă, pe lângă noi, Spania, Germania, Portugalia și Slovenia. Drona va putea fi folosită în medii diferite, inclusiv maritim, atât de armată cât și de alte structuri din sistemul de apărare al țării. Decolarea și aterizarea nu va necesita o pistă iar raza de acțiune va fi de până la 200 km în timp ce autonomia va fi de 5 până la 10 ore. Se urmărește construcția unui sistem cu arhitectură deschisă, capabil să fie echipat cu diverse module specifice ceea ce va maximiza interoperabilitatea și eficiența sistemului.

P.S. Acest articol nu este despre programul românesc de dotare cu corvete.

Sursa: <https://www.rumaniamilitary.ro/buletin-naval-programul-corvetei-europene-ia-viteza>