

MS DAILY BRIEF – 12 octombrie 2022

Cuprins

România a comandat două vase Stan Patrol 5009. Navele vor fi construite de Damen la Galați	1
Nemții s-au ținut de cuvânt. Primul sistem IRIS-T a ajuns în Ucraina. (FOTO) Imagini din timpul transportului.....	4
Rusia apelează la tehnici și rachete neobișnuite pentru a deruta apărarea antiaeriană a Ucrainei	6
Franța garantează: Rușii nu vor reuși să taie toate cablurile.....	7
Rusia trebuie să trimită cărbune în Asia prin porturile Mării Baltice și Mării Negre	9
Bazinul Azov-Don al Federației Ruse: în rezervorul Tsimlyansk, nivelul apei este cu 3 metri sub normal	9
Rusia promite să utilizeze trei feriboturi prin strâmtoarea Kerci.....	10
Terma modernizează radarul Scanter 6002 cu capacitatea de detectare a dronelor	10
Cum păzesc „insulele-barieră” linia de coastă?	11
Rusia înregistrează o pierdere de 60% din piața sa de țigări maritime din Europa	13
Transportul a două vânătoare de mine demonstrează capacitățile de ridicare ale lui Peters și May	14

România a comandat două vase Stan Patrol 5009. Navele vor fi construite de Damen la Galați



Stan Patrol 5009 / Foto: Damen

IGSU va avea, în următorii ani, în dotare două vase Stan Patrol 5009, pentru căutare/salvare, respectiv de stingere a incendiilor.

Inspectoratul General pentru Situații de Urgență a comandat **două nave Stan Patrol 5009** pentru salvare și căutare pe mare, construite de compania Damen.

Contractul a fost semnat de ministrul afacerilor interne Lucian Bode și șeful IGSU Raed Arafat, pe data de 11 octombrie. România intenționează astfel să-și îmbunătățească în mod semnificativ flota navală de intervenție în situații de urgență. Șantierele Navale Damen au câștigat licitația pentru livrarea celor două nave Stan Patrol 5009. **Navele vor fi finisate și echipate la Damen Shipyards Galați.**

Navele multirol de căutare și salvare pe mare, au fost comandate de Guvernul Român și au fost proiectate conform specificațiilor IGSU, de către Damen. Acestea vor putea îndeplini misiuni pe mare în timp de furtună, de gradul 7 pe scara Douglas. **Pot îndeplini cu succes misiuni de 3 zile pe mare, în valuri de până la 9 metri înălțime**, și pot menține suficientă rezervă de combustibil pentru a se poate întoarce în port de la distanță. **Raza de acțiune a navelor este de cel puțin 2000 de mile marine** la viteza de croazieră. **Una din cele două nave multirol, ce vor fi livrate României, este de căutare și salvare**, cu accent pe asistență medicală de urgență, în timp ce **cealaltă este o navă multirol de intervenție și stingere a incendiilor**, echipată pentru a opri incendiile ce pot avea loc la nave și platforme maritime.



Stan Patrol 5009, foto: Damen

Prima navă poate evacua cel puțin 50 de persoane din situații de urgență, în timp ce nava de stingere a incendiilor este prevăzută pentru a lua la bord cel puțin 30 de persoane. Aceasta este clasificată FiFi-1 pentru stingerea incendiilor (cu o capacitate de 2400mc/h). Pe nava de stingere a incendiilor sunt instalate două duze de pulverizare pentru stingerea incendiilor, una dintre ele deasupra unui braț hidraulic pentru a

putea direcționa apa către baza unui incendiu sau pentru a putea interveni de la înălțime. **Ambele nave sunt dotate cu platforme de elicoptere, bărci de salvare care pot fi lansate rapid**, au capacitatea de a lansa drone și drone maritime și sunt echipate cu cele mai noi instrumente de comunicație și navigație ce le permit interoperabilitatea în misiuni împreună și cu alte nave, vehicule sau aeronave. Instrumentele de la bord permit detectarea rapidă a obiectelor și a persoanelor din apă care au nevoie de acordarea ajutorului în caz de urgență. Ambele nave pot menține o viteză maximă de 22 de noduri.

Livrarea navelor comandate anterior pentru Poliția de Frontieră Română, două Damen Fast Crew Supplier 4008 Patrol este prevăzută pentru finalul anului 2022.



Stan Patrol 5009, foto: Damen

Contractul reprezintă finalizarea unui amplu proces de achiziție pe care guvernul României l-a lansat în cadrul proiectului „Vision 2020” care are ca scop îmbunătățirea capacității de răspuns la dezastre a României prin achiziționarea de noi echipamente și formarea personalului, având ca scop protejarea mai bună a populației în situații de urgență.

https://www.defenseromania.ro/romania-a-comandat-doua-vase-stan-patrol-5009-navele-vor-fi-construite-de-damen-la-galati_618728.html

Nemții s-au ținut de cuvânt. Primul sistem IRIS-T a ajuns în Ucraina. (FOTO) Imagini din timpul transportului



sisteme antiaeriene IRIS-T SLS/SLX

Modernul sistem mobil de apărare aeriană Iris-T care a fost promis Kievului de către Berlin în urmă cu câteva luni, dar a cărui livrare a fost apoi amânată, a ajuns în cele din urmă în Ucraina.

După bombardarea intensivă de către Rusia a Kievului și a altor orașe ucrainene, distrugerea infrastructurii civile și uciderea de civili, Germania, așa cum a anunțat, va livra Ucrainei primul dintre cele patru sisteme avansate de apărare aeriană mult așteptate „în următoarele zile”.

Acum se pare că atacurile cu rachete din toată Ucraina au determinat în sfârșit Germania să intre în acțiune când vine vorba de acest sistem.

Cei de la [Reuters](#) confirmă și ei că ucrainenii au primit primul sistem IRIS-T.

Analiztii de la Oryx precizează că e vorba de un sistem IRIS-T care ar fi trebuit să ajungă inițial la egipteni. Astfel, imaginii cu sistemul Iris-T SLM au fost publicat pe rețelele e socializare. Imaginile sunt de la granița Poloniei cu Ucraina. Sistemul mobil IRIS-T , care e format din opt rachete sol-aer montate pe o platformă mobilă de tip camion, care pot doborâi aeronave sau rachete inamice la o distanță de până la 40 de kilometri și o altitudine de aproape 20 de kilometri, a fost inițial promis Kievului acum mai bine de

patru luni. La acea vreme, cancelarul german Olaf Scholz a declarat că sistemele ghidate de radar, livrate la un cost estimat de 140 de milioane de euro pe unitate, „vor permite Ucrainei să protejeze orașe întregi de atacurile aeriene rusești”. Livrările au fost întârziate, iar comanda Kievului pentru 11 sisteme, plasată direct producătorului german, ar fi fost suspendată, în așteptarea unei licențe de export de la Berlin, relatează [The Times](#) . Așa cum DefenseRomania relatează zilele trecute, Germania a confirmat că va preda, primul sistem de apărare aeriană din cele patru IRIS-T promise.

Germania va transfera în Ucraina patru sisteme de apărare aeriană IRIS-T, care nu sunt în serviciul Bundeswehr, în loc de unul, după cum s-a raportat anterior.

Mai mult decât atât, ministrul german al apărării, Christine Lambrecht, a declarat că Germania dorește să predea Ucrainei primul sistem de apărare antiaeriană IRIS-T „în următoarele zile”, scrie Spiegel.

„Reînnoirea atacurilor cu rachete asupra Kievului și a multor alte orașe evidențiază cât de important este să furnizăm rapid Ucrainei sisteme de apărare aeriană. Așa că acum oferim sprijin special cu mijloace pentru a contracara amenințarea din aer. În următoarele câteva zile, primul dintre cele patru sisteme avansate ale noastre IRIS-T va fi gata să apere eficient ucrainenii”, a spus Kristine Lambrecht. Ea a adăugat că livrarea următoarelor trei sisteme este planificată pentru anul viitor. Șefa Ministerului de Externe, Annalena Berбок, a condamnat atacurile ruse cu rachete asupra Ucrainei.

"Locuitorii din Kiev s-au trezit în pericol de moarte în timpul navetei de dimineață. Este dezgustător și nejustificat faptul că Putin îndreaptă rachete către orașe și civili. Vom face tot ce putem pentru a întări rapid apărarea antiaeriană a Ucrainei” – a scris ea pe Twitter.

https://www.defenseromania.ro/nemtii-s-au-tinut-de-cuvant-primul-sistem-iris-t-a-ajuns-in-ucraina-foto-imagini-din-timpul-transportului_618736.html

Rusia apelează la tehnici și rachete neobișnuite pentru a deruta apărarea antiaeriană a Ucrainei



Forțele Aeriene ale Rusiei, Captură video

În cadrul “operației militare speciale” aflate în curs de desfășurare în Ucraina, pe 11.10.2022, trupele ruse au continuat executarea lovirurilor cu rachete de mare precizie împotriva infrastructurii de importanță critică de pe teritoriul ucrainean, care au început în ziua anterioară.

Presa de specialitate din Rusia a semnalat faptul că, în acest context, pe cerul de deasupra Ucrainei, în special în zonele orașelor mari, au apărut rachete din clasa aer-aer cu rază mare de acțiune (peste 300 de kilometri) de tip R-37M (RVV-BD).

În primul rând, acestea sunt folosite de Forțele Aerospaciale ale Federației Ruse pentru distrugerea mijloacelor aeriene aparținând Forțelor Aeriene ale Ucrainei. În același timp însă, trupele rusești au întrebuițat rachetele de acest tip într-un scop mai puțin obișnuit, respectiv pentru deschiderea sistemului de apărare antiaeriană al Ucrainei.

Acest lucru a fost confirmat și de partea ucraineană, printr-o serie de funcționari de rang înalt, mass-media și experți militari. De exemplu, primarul orașului Kremenchug, Vitaliy Maletsky, șeful administrației civil-militare din Nikolaev, Vitaliy Kim, și o serie de alți șefi de localități și regiuni au informat pe rețelele de socializare că “rachetele trase asupra Ucrainei își schimbă în mod deliberat direcția de zbor, ademenind forțele ucrainene de apărare antiaeriană”.

În timpul raidurilor aeriene ale trupelor rusești, care au durat mai multe ore, experți militari ucraineni au remarcat și ei apariția pe cer a rachetelor care își schimbă adesea direcția de zbor sau chiar descriu o traiectorie circulară.

Prin utilizarea acestui truc, partea rusă încearcă să stabilească locația mijloacelor de apărare antiaeriană ale Forțelor Aeriene ale Ucrainei și să minimizeze numărul munițiilor doborâte de către acestea.

Timpul va demonstra dacă această tactică funcționează.

În ultimele două zile, Rusia a efectuat zeci de atacuri cu rachete de mare precizie, asupra unor ținte civile.

https://www.defenseromania.ro/rusia-apeleaza-la-tehnici-si-rachete-neobisnuite-pentru-a-deruta-apararea-antiaeriana-a-ucrainei_618735.html

Franța garantează: Rușii nu vor reuși să taie toate cablurile

Mai multe țări NATO au declarat că intenționează să înăsprescă controlul asupra liniilor telecomunicații subacvatice. Palatul Elysée a recunoscut că Franța a fost nevoită să își sporească vigilența în urma recentelor evenimente din Marea Baltică, scrie Le Figaro.

Recentele explozii de la gazoductul Nord Stream din Marea Baltică reprezintă o preocupare reală pentru țările europene. În timp ce sunt în curs de desfășurare investigații pentru a determina cauzele exploziilor și autorii lor, mai multe țări NATO, inclusiv Danemarca și Norvegia, au declarat că vor intensifica supravegherea siturilor subacvatice. Iar Franța acordă o atenție deosebită acestei probleme, președintele Emmanuel Macron anunțând că ar fi cerut Marinei militare și serviciilor de informații să verifice securitatea cablurilor submarine franceze.

”Un atac intenționat, coordonat și masiv asupra cablurilor de comunicații sau a liniilor energetice ar putea avea consecințe negative grave în ceea ce privește continuitatea serviciilor, ar putea chiar să conducă la izolarea digitală a întregii Franțe sau a unei părți a acesteia”, a comentat Ministerul Apărării de la Paris. Trebuie spus că această amenințare datează cu mult înainte de sabotajul de la Nord Stream. De la apariția lor la sfârșitul anilor 1990, cablurile submarine au reprezentat o vulnerabilitate strategică majoră și, prin urmare, o sursă de îngrijorare. În august 2021, nava oceanografică rusă Yantar, care transporta un batiscaf capabil să se scufunde până la adâncimi de 6.000 de metri, a traversat traseul cablurilor submarine care leagă Irlanda de SUA. A durat ceva timp până când Marina franceză a observat.

99% din schimbul intercontinental de date digitale

La nivel mondial, aproximativ 450 de cabluri traversează fundul mării pe o distanță de aproape un milion și jumătate de kilometri. Ele asigură 99% din schimbul intercontinental de date digitale, inclusiv internetul și zeci de miliarde de tranzacții financiare. Aceste fibre optice de mare viteză sunt protejate de un înveliș de cupru, oțel și bitum; la adâncimi mici, cablul este îngropat în fundul mării; când adâncimea crește până la câțiva kilometri, cablul este pur și simplu așezat pe fundul mării. Un total de 51 de cabluri sunt conectate la Franța: 27 la continent și 24 la teritoriile de peste mări. Dar aceasta nu este limita: șase noi cabluri sunt planificate pentru 2023-2024.

Aceste infrastructuri sunt deținute de companii private, nu de state. De exemplu, cele din Franța sunt deținute de Orange Marine, o filială a grupului de telecomunicații Orange, și de Alcatel Submarine Networks, deținută de grupul Nokia. La nivel internațional, cele mai bogate cinci companii IT din lume dețin în prezent aproape 90% din cablurile transatlantice, în timp ce în urmă cu câțiva ani 50% erau în mâinile operatorilor europeni de telecomunicații. "Europenii nu mai au

mijloacele de a stabili un leadership în fața Google sau Apple, mai ales pe o rută atât de competitivă precum spațiul dintre Europa și SUA", a notat Jean-Luc Vuillemin, director de rețele internaționale la Orange, într-un interviu acordat în februarie 2021 ziarului Figaro.

Statul are un rol de jucat

Dar o astfel de dominație a companiilor private nu înseamnă că statul nu are nicio influență asupra acestor infrastructuri strategice. "Statul are un rol de jucat, pentru că el este cel care autorizează sau nu instalarea cablurilor pe teritoriul său", a explicat Camille Morel, cercetător la Institutul pentru Studii Strategice și de Apărare (IESD). Și, în timp ce "eventualele incidente sunt gestionate în timp real de companiile private, Marina este responsabilă de controlul cablurilor în apele teritoriale", adaugă Camille Morel.

Marina franceză este, de fapt, responsabilă de protecția coastelor franceze în general și, prin urmare, a adâncurilor maritime. În acest context, supravegherea continuă este asigurată de "nave, avioane, semafoare și microfoane subacvatice", ne-a explicat o sursă din marina franceză. În caz de alarmă sau de suspiciune de atac sau sabotaj, "mijloacele sale plutitoare subacvatice îi permit să opereze în ape adânci", adaugă Morel. Dar aceste cazuri sunt extrem de rare.

Strategie la nivel de apărare

Conștient de pericolele care amenință cablurile și, în general, adâncurile mării, Ministerul Apărării a elaborat la începutul anului o strategie importantă pentru controlul fundului mării. "Siguranța cablurilor submarine este o preocupare constantă a statului", asigură administrația prezidențială. Dar Franța are de recuperat un număr semnificativ de restanțe. În prezent, forțele noastre armate dispun doar de doi roboți (ULISSE și DIOMEDE) care se pot scufunda la adâncimi mai mici de 2.000 de metri, în timp ce 75% din fundul mării se află la adâncimi de peste 3.000 de metri. Ministerul intenționează să investească în dezvoltarea de noi roboți și drone subacvatice capabile să se scufunde la adâncimi de până la 6.000 de metri, 2030 fiind "anul orizontului". Datorită senzorilor de la bord, acestea vor permite explorarea, detectarea, înregistrarea video și fotografierea foarte precisă. De asemenea, Franța dorește să achiziționeze noi nave hidrografice "în câțiva ani", care vor fi echipate cu sonare, instrumente de măsurare, drone și roboți. Acestea vor găzdui, de asemenea, laboratoare și sisteme de control și de transfer de date.

Spionaj cibernetic

"Senzorii de securitate detectează imediat daunele sau chiar o tentativă de spionaj cibernetic", spune specialistul în infrastructură subacvatică. În cazul în care un cablu este grav deteriorat, acesta este înlocuit imediat cu un altul, utilizând un sistem de rezervă. "Avem norocul de a avea un hub destul de important pentru Europa pe teritoriul francez", subliniază Morel, subliniind că, astfel, "utilizatorul nici măcar nu-și va da seama că există o problemă".

De fapt, probabilitatea unei întreruperi digitale este foarte mică. "Pentru a ne crea o problemă, rușii ar trebui să scoată din funcțiune mai multe cabluri în același timp", iar acest lucru necesită resurse materiale considerabile, asigură Morel. Chiar dacă o astfel de situație ar apărea, sateliții și rețelele terestre ar putea prelua fluxuri semnificative, deși lățimea de bandă a unor furnizori importanți, cum ar fi YouTube și Netflix, ar putea fi redusă. Dacă, de exemplu, toate cablurile transatlantice ar fi afectate - ceea ce este foarte puțin probabil - ar putea fi folosite și cablurile care leagă Europa de China.

Pe scurt, exploziile la gazoductul Nord Stream reprezintă o preocupare pentru țările europene, dar cele două situații sunt greu de comparat: spre deosebire de transportul de gaz, oprirea energiei electrice ar necesita o acțiune simultană la scară largă. Și, în timp ce Franța nu este încă pe deplin

echipată cu controale și echipamente de intervenție adecvate, operatorii au multe opțiuni în caz de accident.

Sursa: https://www.dcbusiness.ro/franta-garanteaza-rusii-nu-vor-reusi-sa-taie-toate-cablurile_648888.html

Rusia trebuie să trimită cărbune în Asia prin porturile Mării Baltice și Mării Negre

Datorită sancțiunilor occidentale, Federația Rusă speră să redirecționeze aprovizionarea cu cărbune din Vest spre Est. Livrările vor fi efectuate inclusiv prin porturile din bazinul Azov-Marea Neagră. Viceprim-ministrul Rusiei, Alexander Novak, a vorbit despre acest lucru în revista Energy Policy, scrie Korabel.ru. Potrivit lui Novak, până în 2030 volumul exporturilor de cărbune către Est ar putea crește la 216 milioane de tone, iar capacitatea portuară a porturilor estice pentru transbordarea cărbunelui va crește cu 55 milioane - până la 211 milioane de tone până în 2031, depășind nivelul actual de 1,4-2,3 ori. Pentru implementarea acestor proiecte, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, se va mări capacitatea amplasamentului de depozitare din Est și disponibilitatea transportului maritim. El a menționat că capacitatea de transport a căilor ferate Baikal-Amur și Transsiberiană în 2024 ar trebui să fie de 180 de milioane de tone. Vicepremierul a atras, de asemenea, atenția asupra faptului că, pentru a crește competitivitatea companiilor autohtone de cărbune, este planificată mutarea centrelor miniere de cărbune în estul țării. Potrivit acestuia, exporturile de cărbune către țările din regiunea Asia-Pacific vor crește, întrucât o parte din volumele de pe piața europeană pot fi trimise pe calea ferată în porturile din est și punctele de trecere a frontierei. Pentru a extinde gama exportată, guvernul intenționează să activeze decontări în monede naționale. După cum notează Alexander Novak, astfel de mecanisme sunt deja prevăzute atunci când se face aprovizionarea cu cărbune către China, India și alte țări. După intrarea în vigoare a embargoului european asupra cărbunelui, Rusia a crescut exporturile de cărbune către China cu 57%. Cu toate acestea, în ciuda creșterii exporturilor de cărbune către Asia, reducerea livrărilor către Europa duce la o scădere a producției. Acum companiile transportă cărbune pe piața asiatică, inclusiv prin porturile din Marea Baltică și Marea Neagră, deoarece capacitatea din Est este insuficientă pentru a redirecționa fluxurile de export de cărbune rusec.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195374>

Bazinul Azov-Don al Federației Ruse: în rezervorul Tsimlyansk, nivelul apei este cu 3 metri sub normal

De la 1 octombrie până la 10 octombrie 2022, FBU „Administrația Bazinului Azov-Don” prezice adâncimea maximă - 400 cm - în secțiunile râului Don de la gura canalului 132 (ecluza nr. 15) până la hidroelectricul Konstantinovsky complex. Adâncimea pe secțiunea râului Don de la Konstantinovsky la complexul hidroelectric Kochetovsky va fi de 380 cm, de la complexul hidroelectric Kochetovsky până la prima ruptură Bagaevsky - 360 cm, de la al doilea complex hidroelectric Bagaevsky până la km 3121 al râului Don - de asemenea 360 cm. Pe râul Seversky Doneț de la portul Ust-Donetsk până la vărsare, se preconizează o adâncime de 380 cm, de la ruptura Nizhnekalinovsky până la intrarea în portul Ust-Donetsk - 185 cm. Potrivit Administrației de Apă din Bazinul Don, există un conținut scăzut de apă pe râul Don. La 30 septembrie 2022, nivelul apei din rezervorul Tsimlyansk este de aproximativ 32,89 m conform sistemului baltic, cu un nivel

standard de proiectare de 36,0 m BS, debitul de apă în rezervor este de 235 de metri cubi. Domnișoară. Din 23 septembrie, eliberarea apei prin complexul hidroelectric din Tsimlyansk a fost stabilită la 240 de metri cubi. Domnișoară. Limitele activităților FBU „Administrația bazinului căilor navigabile interioare Azov-Don” includ traseul fluvial principal al râului Don de la canalul de apropiere inferior al ecluzei nr. 15 (lacul de acumulare Tsimlyansk) până la satul Aksai (3121 km). al râului Don), cu excepția instalațiilor hidroelectrice Nikolaevsky și Konstantinovsky , și a afluenților Don - râul Seversky Doneț (de la ferma Krasny până la vărsare) și râul Manych (de la barajul Novo-Manychskaya la gură). Lungimea totală a căilor navigabile din zona de responsabilitate a FBU „Administrația Bazinului Azov-Don” este de 691,3 km.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195381>

Rusia promite să utilizeze trei feriboturi prin strâmtoarea Kerchi

Trei feriboturi vor intra pe linie în strâmtoarea Kerchi înainte de sfârșitul săptămânii. Acest lucru a fost anunțat la o întâlnire în guvernul Federației Ruse de către ministrul Transporturilor al Rusiei Vitaly Savelyev, scrie Kryminform. „Sosirea feribotului este așteptată aproximativ pe 12 și 15 octombrie. Pentru două feriboturi care sosesc pe 15 octombrie, limitarea este adâncimea insuficientă în portul Kerchi. O dragă din Rosmorport a fost mobilizată de la Gelendzhik pentru a efectua lucrări de dragare - termenul estimat de finalizare este 14 octombrie”, a spus Savelyev. Feriboturile vor fi folosite ca rezervă. „Activitatea feribotului de astăzi nu este critică, deoarece o linie de cale ferată acoperă nevoile pentru toate transporturile. Le vom păstra ca parte din rezervă”, a adăugat ministrul. Viceprim-ministrul Federației Ruse Marat Khusnullin a declarat că două trave ale părții feroviare a podului ar trebui înlocuite după atacul terorist. Savelyev a clarificat că Căile Ferate Ruse vor prezenta o concluzie cu privire la evaluarea stării căii ferate deteriorate de pe podul de peste strâmtoarea Kerchi pe 13 octombrie.

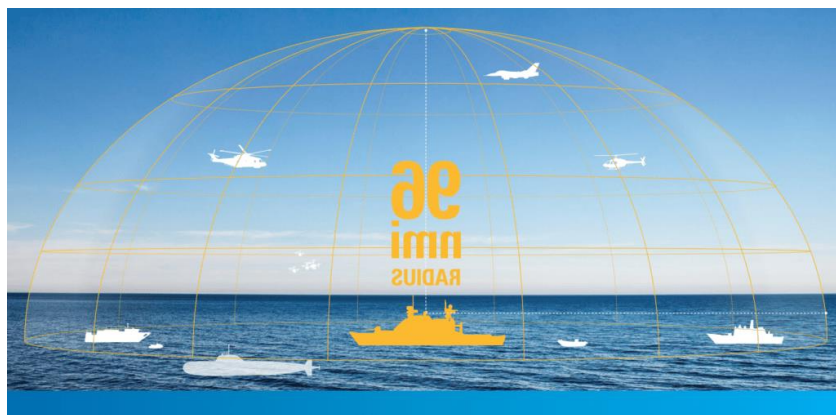
Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195373>

Terma modernizează radarul Scanter 6002 cu capacitatea de detectare a dronelor

Terma a anunțat că radarul de supraveghere navală Scanter 6002 a primit o actualizare la mijlocul vieții, odată cu implementarea unei noi tehnologii – inclusiv detectarea dronelor. Combinând capacitățile actuale de detectare cu clasificarea inteligenței artificiale, radarul SCANTER 6002 este acum capabil să detecteze, să urmărească și să clasifice drone mici controlate de la distanță sau autonome. Dezvoltarea în tehnologia dronelor a crescut semnificativ în ultimii ani, făcând dronele avansate ușor de zburat accesibile aproape tuturor. Dronele sunt de obicei echipate cu camere de înaltă rezoluție, comunicații wireless pe distanță lungă și capacitatea de a zbura autonom și în afara liniei vizuale vizibile. Astăzi, dronele prezintă un risc crescut chiar și pentru cele mai capabile nave navale. „Dronele mici, ușor de zburat, sunt, fără îndoială, aici pentru a rămâne și vor deveni din ce în ce mai avansate, cu capacitățile extinse devenind o amenințare directă pentru securitatea navală. Aceasta include misiuni compromițătoare, cum ar fi supravegherea, contrainformații și transportul de explozibili”, spune Per M. Sørensen, director senior de vânzări Naval Sales la Terma și continuă: „Până acum a fost dificil să se separe dronele de alte ținte mici – de exemplu, păsările. Pentru a separa dronele și alte ținte de interes, radarul a fost actualizat cu o clasificare avansată de inteligență artificială. Clasificatorul AI este capabil să clasifice chiar și

cele mai mici drone la distanțe impresionante, ajutând astfel operatorii să clasifice țintele de interes”. Per M. Sørensen, Senior Sales Director Naval Sales la Terma

Scanter 6002: Radarul naval preferat



Radarul SCANTER 6002 este radarul preferat pentru navele navale la nivel global pentru supravegherea la suprafață și aeriană a activelor proprii și ostile. Odată cu noile dezvoltări adăugate, radarul SCANTER 6002 oferă și mai multă valoare și cunoaștere a situației, oferind în continuare toate capacitățile

binecunoscute, inclusiv navigația IMO, controlul elicopterelor, operațiunile SAR, suprafața și supravegherea spațiului aerian inferior. Noua soluție este potrivită pentru toate tipurile de nave navale, pază de coastă și nave comerciale de mare valoare.

Cu puterea de vârf scăzută a radarului Scanter 6002, operarea și detectarea sunt optime în larg și zonele de coastă. Performanța tehnică superioară a radarului SCANTER 6002, cu diversitatea sa unică de frecvență, sensibilitatea ridicată și dimensiunea celulelor mici, oferă capacitatea de a detecta chiar și ținte foarte mici în condiții meteorologice dure. Acest lucru îl face alegerea perfectă pentru a detecta drone mici. Trackerul ET2 optimizat urmărește toate tipurile de ținte, inclusiv dronele, simultan cu alte ținte aeriene și de suprafață, fără a lăsa ținte nedescoperite.

Terma va prezenta SCAMTER 6002 actualizat la expoziția Euronaval de anul acesta, în perioada 18-21 octombrie, la Paris Le Bourget. Vino să ne cunoști și află mai multe la standul B57.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/terma-upgrades-scanter-6002-radar-with-drone-detection-capability/>

Cum păzesc „insulele-barieră” linia de coastă?

Când furtunile precum uraganul Ian ajung la uscat, primele lucruri pe care le lovesc adesea sunt insulele de barieră – panglici subțiri de nisip care mărginesc coastele Atlanticului și Golfului SUA. Este greu de imaginat cum aceste fâșii înguste pot rezista unor astfel de forțe, dar, de fapt, multe dintre ele ne-au tamponat țărmurile de secole. Insulele-barieră protejează aproximativ 10% din coastele lumii. Când uraganele și furtunile ajung la uscat, aceste fire absorb o mare parte din forța lor, reducând energia valurilor și protejând zonele interioare. De asemenea, oferă un mediu adăpostit care permite formarea estuarelor și mlaștinilor în spatele lor. Aceste zone servesc numeroase funcții ecologice valoroase, cum ar fi reducerea eroziunii de coastă, purificarea apei și furnizarea de habitat pentru pești și păsări. Multe insule-barieră au fost transformate în destinații turistice populare, inclusiv Insula Sanibel din Florida și Insula Pawleys din Carolina de Sud, ambele suferind daune grave de la uraganul Ian. Insulele care s-au păstrat în starea lor naturală se pot mișca cu furtuni, schimbându-și formele în timp. Dar multe activități umane interferează cu aceste mișcări naturale, făcând insulele mai vulnerabile.

Insule în mișcare



Insulele-barieră sunt formate din sol nisipos, erodabil și supuse acțiunii valurilor de mare energie. Sunt sisteme dinamice care se formează și se reformează în mod constant. Dar asta nu înseamnă neapărat că insulele dispar. Mai degrabă, migrează în mod natural, formând nisip în unele zone și erodând în alte zone. Noi insule se pot forma în ocean, fie pentru că nivelul mării local scade, fie pentru că tectonica sau depunerea de sedimente ridică fundul oceanului. Sau se pot

deplasa lateral de-a lungul țărmului, deoarece curenții transportă sedimente de la un capăt al insulei spre celălalt. Pe Coasta de Est, insulele de barieră se deplasează de obicei de la nord la sud, deoarece curenții lungi transportă nisip în aceeași direcție. Și de-a lungul timpului, multe insule de barieră se deplasează spre uscat, spre țărm. Acest lucru se întâmplă de obicei pentru că nivelul mării local crește, astfel încât valurile trec peste insule în timpul furtunilor, mutând nisipul din partea oceanului în partea interioară.

Construind pe nisipuri mișcătoare

Construirea de infrastructuri dure, cum ar fi case, drumuri și hoteluri pe insulele de barieră întrerupe migrația lor laterală. Inutil să spun că comunitățile de pe plajă doresc ca dunele lor să rămână pe loc, așa că răspunsul este adesea construirea de structuri de control, cum ar fi diguri și debarcader. Acest lucru protejează clădirile și drumurile, dar perturbă și transportul natural de nisip. Blocarea eroziunii în amonte înseamnă că niciun sediment nu este transportat în jos, lăsând acele zone fără sedimente și vulnerabile la eroziune. Multe orașe de plajă turistică cu nisip de-a lungul Coastei de Est apelează, de asemenea, la alimentarea plajelor - pompând tone de nisip din larg - pentru a înlocui nisipul pierdut prin eroziune. Acest lucru nu întrerupe transportul natural de nisip, dar este o soluție foarte costisitoare și temporară. De exemplu, din anii 1940, Florida a cheltuit peste 1,3 miliarde de dolari pentru proiecte ale plajelor, iar Carolina de Nord a cheltuit mai mult de 700 de milioane de dolari. Acest nisip adăugat se va spăla în cele din urmă, foarte posibil în timpul următorului uragan care va lovi coasta, și va trebui înlocuit. Ce fel de protecție? În unele cazuri, totuși, lăsarea insulelor-barieră pentru a-și face propriul lucru natural poate cauza probleme oamenilor. Unele orașe și orașe, cum ar fi Miami și Biloxi, sunt situate în spatele insulelor-barieră și se bazează pe ele ca primă linie de apărare împotriva furtunilor. Și multe comunități depind de resursele naturale oferite de estuare și zone umede din spatele insulelor-barieră.

De exemplu, Pamlico Sound – apele protejate din spatele Outer Banks din Carolina de Nord – este un habitat bogat pentru crabii albaștri și peștii sportivi populari, cum ar fi tamburul roșu.

Neadmistrate, unele dintre aceste insule s-ar putea să nu se miște așa cum dorim noi. De exemplu, o breșă de furtună pe o insulă-barieră care protejează un oraș ar face orașul mai vulnerabil. Aici, în Mississippi, un șir de insule barieră nelocuite în largul coastei noastre separă Mississippi Sound de Golful Mexic. În spatele insulelor se află un estuar productiv, zone umede importante și orașe precum Biloxi și Gulfport. Deoarece râul Mississippi a fost dragat și închis între diguri pentru a-l împiedica să se reverse peste malurile sale, această zonă nu primește încărcăturile de sedimente pe care râul le-a depus cândva în această parte a Golfului. Drept urmare, insulele se erodează și dispar. Pentru a încetini acest proces, agențiile de stat și federale au alimentat artificial insulele pentru a le menține pe loc și pentru a păstra orașele, mijloacele de trai și habitatele ecologice din spatele

lor. Acest proiect a completat o breșă majoră pe o insulă de către uraganul Camille în 1969, făcând din insula un tampon de furtună mai eficient pentru coasta statului.

Când să te retragi?

Din punct de vedere geologic, insulele de barieră nu sunt concepute pentru a rămâne într-un singur loc. Dar dezvoltarea lor este menită să dureze, deși criticii susțin că schimbările climatice și creșterea nivelului mării vor forța inevitabil o retragere de la țărm. Reconcilierea dragostei oamenilor pentru ocean cu realitățile dure ale științei pământului nu este ușoară. Oamenii vor fi întotdeauna atrași de coastă, iar interzicerea dezvoltării este nepractică din punct de vedere politic. Cu toate acestea, există câteva modalități de a ajuta la conservarea insulelor de barieră, menținând în același timp zone pentru activități turistice. În primul rând, legile federale, de stat și locale pot reduce stimulentele de a construi pe insule de barieră, punând povara reconstrucției după furtuni asupra proprietarilor, nu asupra guvernului. Mulți critici susțin că Programul Național de Asigurare împotriva Inundațiilor a încurajat proprietarii de case să reconstruiască pe insulele de barieră și alte locații de coastă, chiar și după ce au suferit pierderi repetate în multe furtuni. În al doilea rând, construcția pe insulele-barieră ar trebui să lase dunele și vegetația netulburate. Acest lucru ajută la menținerea sistemelor lor de transport cu nisip intacte. Atunci când drumurile și casele adiacente direct plajelor sunt deteriorate de furtuni, proprietarilor ar trebui să li se ceară să se îndepărteze de la țărm pentru a oferi un tampon natural între orice construcție nouă și linia de coastă. În al treilea rând, desemnarea mai multor zone de conservare pe insulele barieră va menține o parte din procesele naturale de transport al sedimentelor și migrarea insulelor-barieră. Și aceste zone de conservare sunt atracții turistice populare bazate pe natură. Insulele-barieră protejate, cum ar fi Assateague, Padre și Cape Cod National Seashore sunt destinații populare în sistemul de parcuri naționale din SUA. În cele din urmă, dezvoltarea pe insulele-barieră ar trebui să se facă având în vedere schimbarea și o preferință pentru infrastructura temporară sau mobilă. Insulele în sine sunt surprinzător de adaptabile, dar orice este construit în aceste setări dinamice este probabil mai devreme sau mai târziu să fie spălat.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/explainer-how-do-barrier-islands-guard-the-coastline>

Rusia înregistrează o pierdere de 60% din piața sa de țiței maritim din Europa

Se pare că Rusia a pierdut trei cincimi din vânzările de țiței pe mare în Europa de când Rusia a invadat Ucraina în februarie 2022. Se așteaptă ca această piață să dispară în opt săptămâni, iar cele mai recente sancțiuni vor face dificilă deturnarea fluxurilor în altă parte. Transporturile de țiței către Europa au înregistrat o medie de 630.000 de barili pe zi în patru săptămâni până la 7 octombrie, în scădere față de cifra de 1,62 milioane înregistrată înainte de invazie. Tancurile încărcate cu petrol rusesc sunt obligate să petreacă de patru ori mai mult timp pentru a face livrări în India decât ar fi făcut anterior transportul de mărfuri în Țările de Jos, sau de zece ori mai mult decât ar fi fost necesar pentru a ajunge la Gdansk din Polonia. Cea mai recentă rundă de sancțiuni a UE adoptată ca răspuns la anexarea de către președintele rus Putin a unor părți ale Ucrainei include interzicerea transportului țițeiului rusesc oriunde în lume cu tancurile UE - o escaladare care poate crește semnificativ impactul asupra fluxurilor maritime.

Unele dintre sancțiuni au fost revizuite pentru a stabili un plafon de preț care este susținut de Trezoreria SUA, în urma căruia, din 5 decembrie, cumpărătorii ruși de țiței ar putea folosi nave europene, asigurări, precum și alte servicii, dar numai dacă prețul la care sunt obligați de a plăti

este mai mică decât un anumit prag. Rusia a declarat că nu își va vinde petrolul nimănui care impune un plafon de preț, amenințând că introducerea ar putea duce la reducerea producției de către țară. Este puțin probabil ca clienții principali să aprobe un astfel de plan. Cu toate acestea, se așteaptă ca un astfel de mecanism să sporească puterea de negociere pe care clienții din India, China și Turcia o au față de Rusia pentru achiziții viitoare. Fluxurile către acele trei națiuni care au participat inițial la completarea golului după ce cumpărătorii europeni au început să evite exporturile Moscovei au atins vârful în iunie la 2,2 milioane de barili pe zi. În cele patru săptămâni care au dus la 7 octombrie, cifra a scăzut cu aproximativ 320.000 de barili pe zi. Volumul navelor cisternă care încă nu dezvăluie destinațiile finale poate reduce decalajul; cu toate acestea, nu se va termina complet cu el. În timp ce fluxurile totale de țiței livrate din Rusia în săptămâna care duce la 7 octombrie pare să fi scăzut, media pe patru săptămâni care atenuază zgomotul din date a mers în direcția opusă. Ultimele transporturi le înlocuiesc pe cele observate în săptămâna care s-a încheiat pe 9 septembrie, când pasajul Furtunii Hinnamnor a redus fluxurile din portul Kozmino. Fluxuri de țiței în funcție de destinație Exporturile totale au crescut în medie pe patru săptămâni, dar au rămas sub trei milioane de barili pe zi în a patra săptămână; aceasta este cea mai lungă perioadă de la începutul lunii martie în care măsura transporturilor a fost sub pragul. Fluxurile au catalizat o creștere în Asia, care a crescut la cel mai mare din iunie. Cifrele nu includ mărfurile recunoscute ca calitate KEBCO din Kazahstan. Transporturile le-au inclus pe cele pe care KazTransoil JSC le-a făcut în tranzit Rusia pentru a le exporta prin Novorossiysk și Ust-Luga. Se pare că butoaiile din Kazahstan sunt amestecate cu țiței rusesc pentru a produce o calitate uniformă de export. De când Rusia a invadat Ucraina, Kazahstanul a început să rebrandă încărcăturile pentru a le distinge de cele expediate de firmele rusești. Țițeiul de tranzit este scutit de sancțiunile UE asupra transporturilor maritime rusești, care se așteaptă să intre în vigoare în decembrie. Exporturile de țiței maritime ale Rusiei către țările europene au înregistrat o scădere în a patra săptămână, scăzând la 604.000 de barili pe zi, cel mai scăzut nivel din anul în ultimele patru săptămâni până la 7 octombrie. Debitul a scăzut cu aproximativ 56.000 de barili pe zi, sau 8%, începând cu 30 septembrie. Cifrele nu includ nicio livrare în Turcia. Volumul livrat către țările din nordul Europei din Rusia a rămas neschimbat, în medie, în cele patru săptămâni până la 7 octombrie, comparativ cu săptămâna anterioară. Exporturile către țările mediteraneene au scăzut în cele patru săptămâni care au precedat 7 octombrie, cu o scădere a numărului de transporturi atât către Turcia, cât și către Italia. Fluxurile către regiune, inclusiv Turcia, excluse din cifrele europene din partea de sus a acestei secțiuni, au scăzut la cel mai mic nivel din martie. Fluxurile combinate către România și Bulgaria au rămas sănătoase, ca înregistrările observate cu o săptămână înainte, cu o creștere a transporturilor către Bulgaria, compensând astfel o reducere a fluxului către România.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/russia-registers-a-loss-of-60-of-its-seaborne-crude-market-in-europe/>

Transportul a două vânătoare de mine demonstrează capacitățile de ridicare ale lui Peters și May

Un contract recent de transport a două nave de război de 620 de tone din Belgia în Pakistan ca marfă pe punte a stabilit recorduri ca cea mai grea și mai lungă mișcare de nave duble de la Peters & May. După cum spune directorul global de vânzări comerciale de la Peters & May, Robert Blades, nu este neobișnuit ca compania să transporte o navă de această dimensiune, dar două dintre ele mergând pe o singură navă este extrem de neobișnuit: „Acest contract a urmat transportului în 2018 de primul dintre aceste vase. În urma experienței pozitive a clientului cu Peters & May, transportul dublu urma să fie făcut în 2020, dar pandemia globală a readus acest lucru în septembrie 2022.



Găsirea unei nave de transport greu pentru a face față unei astfel de mișcări a fost prima provocare. Nu există multe nave cu capacitatea de a ridica două nave de război simultan, împreună cu echipamente de ridicare adecvate, totuși United Heavy Lift avea MV UHL Fame pe poziție.”

Pregătirile au fost ample, cu peste 1,35 de kilometri de cablu folosiți pe amarare pentru fiecare navă. Au fost necesare șaisprezece chingi pentru a ridica în

tandem fiecare dintre navele de război în poziție la bordul UHL Fame cu un amestec de distribuitoare principale ale navei și inventarul extins de împrăștiatoare secundare și ansambluri de egalizare a sling-urilor Peters & May.

Puntea de primire a necesitat, de asemenea, lucrări semnificative cu utilizarea platformelor de ridicare grele pentru a împrăști sarcina, prevenind încărcarea punctuală și deteriorarea punții. Integritatea încărcăturii pentru călătorie a fost asigurată de specialistul Peters & May, care se aflau sub carene. Toate au fost livrate cu liniștea sufletească adusă de mulți ani de experiență a lui Peters & May în transportul de nave comerciale maritime.

Încărcarea a fost o operațiune majoră, chiar și după standardele lui Peters & May, care necesita doi conducători de încărcare seniori și doi conducători de încărcare stagiați. Fiecare navă a avut nevoie de aproximativ două zile pentru a pregăti echipamentul de ridicare, a ridica, apoi a fost nevoie de încă o zi întreagă pentru a finaliza anexările la bordul UHL Fame.

Simon Judson, CEO Peters & May vede finalizarea cu succes a acestui loc de muncă ca o altă ilustrare a cât de bine s-a desfășurat sectorul comercial al companiei în acest an: „Puterea noastră constă în departamentul nostru tehnic cu experiență, iar cunoștințele și experiența combinate ale conducătorilor noștri de încărcare asigură un încărcarea în siguranță a navelor mari ca acestea.”

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/double-minehunter-consignment-demonstrates-peters-mays-heavy-lift-capabilities/>