

MS DAILY BRIEF – 16 octombrie 2022

Cuprins

Un submarin rusesc a fost descoperit în largul coastei franceze. Nava a fost escortată de Marina națională VIDEO	1
Damen Galați pune chila primului OPV 2600 pentru marina pakistaneză	2
SSBN INS Arihant a lansat o rachetă balistică	3
BIMCO solicită recunoașterea șantierelor din afara UE	4
Digitalizarea: arma secretă a industriei de transport maritim	5
Canalul Suez va oferi navelor servicii de bunkering și catering	6
Rusia are nevoie de permisiune pentru navele sale în vederea inspectării avariilor Nord Stream	7
Rusia este pregătită să renunțe la acordul cu cereale la Marea Neagră	7
George H.W. Bush Carrier Strike Group acum sub comanda NATO	8
Submarinul Flotei Mării Negre a Federației Ruse a venit la Kronstadt pentru reparații	9
România anunță recrutarea accelerată a rezerviștilor în armată	9
Turcia a construit un supertrawler pentru Rusia	10

Un submarin rusesc a fost descoperit în largul coastei franceze. Nava a fost escortată de Marina națională VIDEO



Un submarin rusesc a fost reperat în largul coastei Bretania, relatează [bmftv.com](https://www.bmftv.com)

Sumbarinul rusesc a fost văzut navigând la suprafață în largul coastei franceze, la 29 septembrie.

Incidentul a fost raportat și pe [Twitter](https://twitter.com) de Marina franceză.

In September, the frigate Normandie accompanied a Russian submarine in the Bay of Biscay. A look back at this

maneuver carried out in perfect coordination with our allies. pic.twitter.com/0rGU9G9uS8
— Marine nationale (@MarineNationale) [October 13, 2022](https://twitter.com/MarineNationale/status/1581111111)



Submarinul a fost escortat de Marina franceză. La misiunea de monitorizare a submarinului au participat și nave de război britanice și spaniole.

Sursa: <https://ziare.com/razboi-rusia-ucraina/submarin-rusia-reperare-tarmuri-franta-1766521>

Damen Galați pune chila primului OPV 2600 pentru marina pakistaneză

Pe 12 octombrie 2022, Șantierele Navale Damen a așezat în mod ceremonial chila primei nave de patrulare multifuncțională OPV 2600 pentru Marina Pakistană. La aceeași ceremonie, au fost tăiate primele plăci de oțel pentru construcția celui de-al doilea OPV 2600.

Sărbătorind începerea construcției unui al doilea lot de două nave de patrulare offshore pentru marina pakistaneză, șeful Statului Major Naval, amiralul Muhammad Amjad Khan Niazi, a efectuat lucrările inițiale de sudare a chilei primei nave la Șantierele Navale Damen Galați pe 12 octombrie 2022. Doamna Annelies Damen, membră a Consiliului de Supraveghere, a salutat amiralul și delegația sa în numele familiei Damen pentru o sărbătoare a cooperării continue.



Odată cu așezarea chilei primei nave planificate pentru finalizare, au fost tăiate primele plăci de oțel pentru construcția celei de-a doua dintre cele două nave de patrulare multi-misiune Damen OPV 2600. Acestea vor oferi Marinei Pakistanului o capacitate foarte eficientă de căutare și salvare și îi vor permite să joace un rol important în protejarea rutelor comerciale internaționale de piraterie și alte amenințări. Navele sunt echipate pentru o rază extinsă și performanță și beneficiază de sisteme de comunicații avansate.

Această comandă pentru încă două nave OPV de la Damen a fost emisă de Marina pakistaneză în urma experiențelor lor pozitive cu două OPV-uri din grupul șantierului naval pe care îl operează deja. Comanda inițială pentru construcția a două OPV-uri a fost atribuită Damen de către

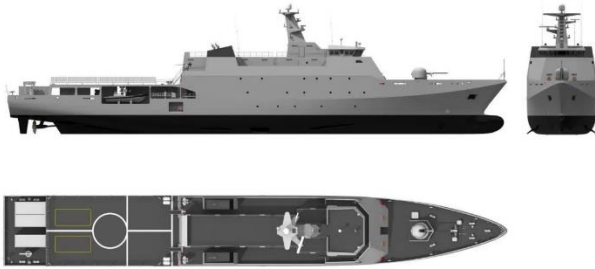


Ministerul Producției Apărării din Republica Islamică Pakistan, după finalizarea unui proces transparent de licitație, în care propunerea de proiectare și construcție a lui Damen s-a dovedit a fi cea mai potrivită pentru nevoile maritime ale Pakistanului.

În februarie și noiembrie 2020, au fost livrate două OPV 2300. Performanța și capacitățile acestor nave, cunoscute în Marina pakistaneză ca clasa Yarmook, au condus la o a doua comandă. Cele două OPV-uri mai mari sunt planificate pentru livrare în februarie și august 2024. Amiralul a subliniat importanța OPV-urilor în domeniul maritim în discursul său de la ceremonie. Aceste nave vor acționa ca multiplicatori de forță în îmbunătățirea capacității marinei de a proteja frontierele maritime și vor oferi mai multă flexibilitate pentru patrulile regionale de securitate maritimă (RMSP) din Oceanul Indian. Marina pakistaneză și-a jucat rolul de a oferi un mediu maritim sigur, nu numai Pakistanului, ci și

comunității mondiale. Amiralul a apreciat competența profesională a echipelor de proiectare și construcții Damen. La ceremonie au fost prezenți înalți oficiali din Marina Pakistană, din Marina Română și din administrația locală a orașului Galați, precum și directori de la Șantierele Navale Damen.

Despre Damen OPV 2600



OPV 2600 este cel mai mare membru al patru noi nave de patrulare offshore din a doua generație (alte variante sunt OPV 1400, OPV 1800 și OPV 2400) concepute de Șantierele Navale Damen pentru a susține o varietate de misiuni navale și de Garda de Coastă, cum ar fi Border și EEZ supraveghere, combaterea pirateriei și contrabandei și combaterea traficului de droguri și arme, printre altele.

Nava de 2600 de tone are o lungime de 98 de metri, care este mai lungă decât OPV-urile din clasa Yarmook pe care le operează în prezent Marina Pakistană. Are 4 motoare diesel de 2350 kW cuplate la două CPP-uri care pot asigura navei o viteză maximă de 24 de noduri. OPV 2600 va fi echipată și cu un propulsor de prova pentru manevră.

Nava poate acționa până la mare gradul 6 și este capabilă să supraviețuiască pe mare gradul 9 datorită sistemului său activ de stabilizare cu aripioare. Acesta va putea găzdui 60 de persoane.

OPV 2600 va fi înarmat cu tunul principal de până la 76 mm pe puntea de la prova navei și două tunuri de 20 mm ca arme secundare. Suita de senzori include un radar de supraveghere cu rază medie și un senzor de control al incendiului E/O. Nava va fi capabilă de misiuni cu elicopterul cu puntea sa de elicoptere și poate găzdui elicopterele în hangarul său.

Sub puntea de la pupa va exista spațiu pentru până la 5 module de misiune containerizate care pot fi încărcate și descărcate cu ajutorul unei macarale.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/damen-lays-keel-of-first-opv-2600-for-pakistan-navy/>

SSBN INS Arihant a lansat o rachetă balistică

Submarinul indian INS Arihant a efectuat o lansare cu succes a unei rachete (SLBM) pe 14 octombrie 2022.

Ministerul indian al Apărării (MOD) a anunțat într-o declarație: „Racheta a fost testată la o rază predeterminată și a impactat zona țintă din Golful Bengal cu o precizie foarte mare. Toți parametrii operaționali și tehnologici ai sistemului de arme au fost validați”.

Ministerul indian a adăugat că lansarea cu succes a programului de instruire pentru utilizatori a SLBM de către INS Arihant este semnificativă pentru a dovedi competența echipajului și pentru a valida programul SSBN, un element cheie al capacității de descurajare nucleară a Indiei. O capacitate de răzbunare robustă, de supraviețuire și asigurată este în concordanță cu politica Indiei de a avea „o descurajare minimă credibilă”, care stă la baza angajamentului său „*Fără prima utilizare*”.

Tipul exact de SLBM utilizat în test nu a fost dezvăluit. Acestea ar putea fi rachete K-15 „Sagarika” sau K-4. K-15 poate conține un focos de 1.000 kg la aproximativ 400 de mile marine.

Douăsprezece dintre ele pot fi desfășurate de Arihant. Cu toate acestea, această rachetă este văzută ca o soluție provizorie. Noul K-4 este un SLBM (rachetă balistică lansată submarin). Acesta este de așteptat să aibă o autonomie de aproximativ 1.900 de mile marine, de aproape 4 ori mai mare decât a K-15. Dar pe baza suprafeței mari acoperite de NOTAM, racheta testată astăzi a fost probabil K-15: Notam sugerează K-15.

Despre INS Arihant



Puține submarine sunt mai puțin fotografiate decât cele două submarine cu rachete balistice (SSBN) din clasa Arihant din India. INS Arihant (S2), a fost pus în funcțiune în 2016, iar al doilea, INS Arighat (S3) este de așteptat să i se alăture în serviciu în acest an. Arihant are un design unic care poate fi caracterizat drept „pocket boomer”. Este mult mai mic decât alte submarine cu rachete balistice (cu excepția submarinelor cu propulsie convențională din Coreea de Nord). Corpul său este mai scurt și mai subțire decât contemporanii săi și poartă doar patru silozuri de rachete.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/indian-ssbn-ins-arihant-fires-submarine-launched-ballistic-missile/>

BIMCO solicită recunoașterea șantierelor din afara UE

Un raport comandat de grupul comercial din industria de transport maritim BIMCO evidențiază că, în timp ce lista UE a instalațiilor de reciclare a navelor aprobate continuă să crească, noile adăugări nu au adăugat o capacitate semnificativă de a răspunde cerințelor industriei maritime globale. Într-o mișcare controversată din cauza înregistrărilor de mediu și de siguranță pentru instalațiile din Asia de dezmembrare a navelor, grupul comercial solicită o capacitate de reciclare crescută pentru a satisface cerințele industriei prin schimbarea atenției către adăugarea de instalații în afara UE. „Astăzi, nu există încă facilități din principalele state de reciclare precum India, Bangladesh sau Pakistan incluse pe lista UE pentru a satisface cererea de reciclare a navelor mari”, spune David Loosley, Secretarul General și CEO al BIMCO. „Credem că concentrarea pe adăugarea unora dintre aceste facilități pe listă ar trebui sporită dacă îndeplinesc standardele Convenției de la Hong Kong, despre care credem că ar trebui ratificată cât mai curând posibil”. BIMCO susține în noul său raport că multe șantiere din Asia și regiunile învecinate au depus eforturi semnificative pentru a-și moderniza instalațiile. Ei mulțumesc, de asemenea, că sistemul de audit din cadrul reglementărilor UE funcționează, invocând faptul că două șantiere turcești au fost scoase de pe listă în septembrie pentru defecțiuni. BIMCO este încântat să constate că sistemul de audit al UE funcționează conform intenționării în identificarea defecțiunilor sistemelor auditabile și reacționează cu acțiuni punitive dacă este necesar, susține grupul, susținând că sistemul de audit funcționează și pentru instalațiile de reciclare din afara UE. Grupuri de mediu, cum ar fi ONG-ul Shipbreaking Platform, susțin totuși că acea distrugere a navelor în Asia de Sud „folosește practici nesigure și nesustenabile, care sunt periculoase pentru mediu și lucrătorii de la locurile de dezmembrare, precum și pentru comunitățile din jur”. În fiecare an, aproximativ 800 de nave maritime oceanice sunt demontate, iar aproximativ 75% dintre ele ajung la una dintre cele trei plaje din Asia de Sud, Chattogram în Bangladesh, Alang în India și Gadani în Pakistan, relatează ONG-ul Shipbreaking Platform. Între aprilie și iunie 2022, ei raportează că 143 de nave

au fost dezmembrate în întreaga lume, 65% fiind plecate în Asia de Sud. Raportul BIMCO spune că proprietarii de nave din întreaga lume continuă să „schimbă steaguri” folosind diferite metode pentru a scoate navele din UE cu opriri, cum ar fi în regiunea Golfului Persic, înainte de a merge la depozitele asiatice. India, de exemplu, a sporit eforturile de a întoarce navele care sosesc cu identități false, dar acceptă navele care au fost tranzacționate cu intermediari pentru a îndeplini cerințele UE. BIMCO menționează nevoia din ce în ce mai mare de instalații de reciclare aprobate pentru navele mari, oceanice, pe măsură ce industria începe tranziția anticipată legată de efortul de a respecta noile reglementări și de a reduce emisiile de carbon. Raportul subliniază importanța strategică a reciclării navelor în cadrul strategiei generale a CE, spunând că aceasta devine din ce în ce mai clară și mai importantă. Potrivit CE, „Noul acord verde european” și susținerea economiei circulare sunt elemente de bază ale atenției și cheltuielilor sale pentru viitorul previzibil. Facilitățile statelor membre ale UE BIMCO susține că, în general, oferă doar soluții locale personalizate pentru o piață de nișă de reciclare sau se concentrează pe dezafectarea offshore. „Aceasta înseamnă că nu sunt dedicate reciclării navelor mari de pe ocean și, prin urmare, nu au capacitate suficientă”, scriu ei în raport. Raportul arată că în prezent Turcia este singura țară importantă de reciclare a navelor care contribuie cu o capacitate semnificativă la Lista UE. Deși există eforturi pentru a dezvolta noi instalații de reciclare în Europa, acestea sunt în mare parte nișe, în timp ce majoritatea tonajului continuă să fie procesat în șantierelor din Asia de Sud. BIMCO consideră că este esențial ca UE să-și extindă capacitatea, recunoscând nevoia și tendințele din industrie.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/bimco-calls-for-recognition-of-non-eu-shipbreaking-yards>

Digitalizarea: arma secretă a industriei de transport maritim

Industria de transport maritim își pune ochii pe eficiență. Datorită inițiativelor interne de responsabilitate socială corporativă (CSR) și presiunilor externe din partea agențiilor de reglementare, operatorii de flote încep să ia măsuri pentru a reduce consumul de combustibil, a îmbunătăți raportarea și a transforma călătoriile pentru a îndeplini obiectivele de decarbonizare stabilite de Pactul Global al Națiunilor Unite și IMO. Ghidurile ambelor organizații sunt incredibil de optimiste, punându-și ochii pe reduceri semnificative ale emisiilor până în 2030, respectiv 2050. Având în vedere că aproximativ 33% dintre navele moștenite se estimează că nu vor respecta liniile directe ale ONU când vor intra în vigoare în 2023, nu va fi ușoară ridicarea flotelor la înălțime, mai ales că următoarea generație, combustibili mai curați și designul de nave optimizat pe care operatorii le numără. pentru a-și transforma operațiunile sunt încă la orizont. Ca atare, companiile se îndreaptă către digitalizare ca prim pas în călătoriile lor către zero carbon. Aceste sisteme îi ajută pe operatori să folosească adevărata mină de aur a datelor oferite de operațiunile zilnice pentru a obține o perspectivă asupra modului în care funcționează flotele lor și a modului în care acestea se raportează la reglementările privind emisiile care se profilează. Acestea pot ajuta la crearea profilurilor de emisii, la monitorizarea categoriilor de mediu și la generarea de rapoarte care ghidează luarea deciziilor. Sunt un avantaj pentru operatorii care doresc să se scufunde direct în procesul de decarbonizare, dar pot face și mai mult decât atât.

Flote conectate, operațiuni conectate

Nu există nicio modalitate delicată de a o pune. Majoritatea flotelor sunt blocate în trecut - și asta înseamnă că pierd din date valoroase. În timp ce alte industrii au îmbrățișat digitalizarea, operatorii

maritimi au lăsat aceste puncte de date să dispară. Desigur, acest lucru a fost inițial un produs al complicațiilor monitorizării navelor pe mare și a transformării acestor date în informații utile. Dar acum? Este doar norma. De fapt, mulți operatori sunt șocați să vadă cum digitalizarea transformă modul în care fac afaceri. Lacul de date creat din activitatea de zi cu zi a unei întreprinderi poate oferi un punct de contact puternic pentru a ghida luarea deciziilor la fiecare nivel. Investiția într-un mod de a capta informații despre tendințele istorice și în curs de desfășurare în cadrul operațiunilor dezvăluie adesea oportunități de îmbunătățire în întreaga întreprindere. Informațiile despre starea călătoriei sau abaterile de rută pot ajuta la informarea viitoarelor călătorii. Perspectivele despre consumul de combustibil, viteza de performanță, monitorizarea pierderii de timp pot fi integrate pentru a oferi profiluri care ilustrează modul în care o flotă se compară cu liniile de bază ale industriei și cu concurenții. Poate că cele mai convingătoare pentru operatori sunt puterile predictive care vin odată cu colectarea datelor. Odată ce o flotă este conectată și monitorizată, diverse seturi de date pot fi integrate, analizate și aplicate pentru a modela efectele deciziilor în întreaga flotă. Împreună cu raportarea predictivă și prescriptivă, membrii echipajului și liderii au o viziune holistică a ceea ce se întâmplă pe mare și pe uscat. În loc să facă alegeri bazate pe sentimente în loc de înțelepciunea tradițională, liderii și membrii echipajului pot vizualiza rezultatele, pot compara impactul deciziilor lor și pot folosi metrici verificabile pentru a-și susține punctele de vedere. Ea dezvoltă intuiția organizațională pe baza rezultatelor trecute, a capacităților de modelare predictivă și a evaluărilor obiective ale factorilor externi care pot afecta situația. Rezultatul este luarea deciziilor mai informate, rezultate mai bune și vizibilitate în raționamentul factorilor de decizie.

Puterea datelor

Ne aflăm într-o eră a soluțiilor personalizate și a afacerilor bazate pe date – iar jucătorii din industria maritimă care rezistă transformării digitale riscă acum să rămână în urmă. Indiferent dacă o afacere se luptă pentru a atinge zero net, pentru a se conforma cu viitoarele ghiduri privind emisiile sau pentru a optimiza operațiunile pentru a spori obiectivele de afaceri, informațiile sunt cel mai puternic instrument de care dispune. Fără o flotă digitalizată, acea afacere lasă informații valoroase pe masă. Aceste sisteme devin sursa unică a unei companii de adevăr, performanță de monitorizare, starea călătoriei și echipamente pentru a oferi factorilor de decizie o viziune holistică asupra operațiunilor lor în timp real și informații despre modul în care au avut loc situații similare în trecut. Acestea ajută la spargerea silozurilor tradiționale de date pentru a oferi tuturor departamentelor informațiile de care au nevoie pentru a inova și a asigura excelența.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/digitalization-maritime-s-secret-weapon>

Canalul Suez va oferi navelor servicii de bunkering și catering

Zona Economică a Canalului Suez din Egipt va oferi navelor noi servicii, inclusiv alimentarea cu combustibil și catering din primul trimestru al anului 2023, a declarat vineri un oficial al Canalului Suez, citat de presa de stat. Noile servicii vor fi oferite la Port Said și Suez, în regiunile de nord și de sud ale canalului, a spus oficialul, în timp ce până la 20 până la 25 de servicii vor fi disponibile pentru navele care tranzitează portul Sokhna, inclusiv evacuarea medicală și provizii marine.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/suez-canal-offer-ships-bunkering-catering-500223>

Rusia are nevoie de permisiune pentru navele sale în vederea inspectării avariilor Nord Stream

Rusia are nevoie de permisiune pentru navele sale pentru a efectua investigații cu privire la exploziile care au deteriorat conductele Nord Stream din Marea Baltică, a declarat vineri viceprim-ministrul Alexander Novak. El nu a precizat cine ar trebui să acorde permisiunea, dar Nord Stream AG, operatorul conductei mai vechi Nord Stream 1, a declarat săptămâna trecută că proprietarul unei nave de inspecție pe care a închiriat-o, nu are undă verde de la ministerul de externe norvegian să plece și înceapă să evalueze rupturile conductelor.

„Întreaga întrebare se află în accesul navelor noastre, care ar trebui să aibă drept de trecere (în zona incidentelor)”, a spus Novak reporterilor, comentând eforturile Moscovei de a investiga deteriorarea conductelor.

Rusia a declarat joi că a convocat diplomați din Germania, Danemarca și Suedia pentru a se plânge că reprezentanții de la Moscova și Gazprom nu au fost invitați să se alăture unei investigații privind scurgerile din gazoductele care circulă din Rusia către Europa. Suedia a respins anterior apelurile autorităților ruse de a face parte din anchetă sau de a împărtăși orice concluzii înainte de a se complica. Ministerul danez de externe a declarat joi că „dorința Rusiei de a participa la investigarea scurgerilor Nord Stream a fost adusă în discuție prin canale diplomatice la Moscova și Copenhaga”. Cauza avariei aduse conductelor Nord Stream rămâne neclară, dar țările Uniunii Europene au spus că suspectează sabotaj, în timp ce Rusia a numit incidentele un „act de terorism internațional” și a dat vina pe Occident.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/russia-needs-permission-ships-inspect-500205>

Rusia este pregătită să renunțe la acordul cu cereale la Marea Neagră

Moscova și-a transmis îngrijorări Națiunilor Unite cu privire la un acord privind exporturile de cereale din Marea Neagră și este pregătită să respingă reînnoirea acordului luna viitoare, cu excepția cazului în care cererile sale sunt aprobate, a declarat joi ambasadorul Rusiei la Geneva la ONU.

Acordul, intermediat de Națiunile Unite și Turcia în iulie, a deschis calea pentru ca Ucraina să reia exporturile de cereale din porturile de la Marea Neagră care fuseseră închise de când Rusia a invadat. Moscova a câștigat garanții pentru propriile exporturi de cereale și îngrășăminte. Acordul a contribuit la evitarea unei crize alimentare globale: Rusia și Ucraina sunt doi dintre cei mai mari exportatori de cereale din lume, iar Rusia este exportatorul numărul unu de îngrășăminte. Dar Moscova s-a plâns în mod repetat de implementarea sa, argumentând că încă se confruntă cu dificultăți în vânzarea îngrășămintelor și alimentelor.

Într-un interviu acordat Reuters, Gennady Gatilov, ambasadorul Rusiei la Națiunile Unite la Geneva, a declarat că Moscova i-a transmis miercuri o scrisoare secretarului general al ONU, Antonio Guterres, cu o listă de plângeri. Oficialii ONU urmează duminică la Moscova pentru a discuta despre reînnoirea acordului. *„Dacă vedem că nu se întâmplă nimic din partea rusă a acordului – exportul de cereale și îngrășăminte rusești – atunci scuzați-ne, va trebui să privim lucrurile într-un mod diferit”*, a spus el. El a refuzat să pună la dispoziție o copie a scrisorii. Un purtător de cuvânt al Națiunilor Unite nu a răspuns imediat unei cereri de comentarii. Întrebat dacă Rusia ar putea refuza sprijinul pentru reînnoirea acordului cu cereale din cauza preocupărilor, el a

spus: „*Există o posibilitate... Nu suntem împotriva livrărilor de cereale, dar acest acord ar trebui să fie egal, ar trebui să fie corect și implementat în mod echitabil de toate părțile*”.

Gatilov, un diplomat de carieră care a fost viceministru al Afacerilor Externe înainte de a prelua postul de la Geneva, a spus că vede că perspectivele slăbesc pentru o soluționare negociată a războiului de aproape opt luni din Ucraina. El a citat ceea ce el a numit „*acte teroriste*”, cum ar fi o explozie pe un pod către Crimeea. „*Toate acestea fac mai dificilă ajungerea la o soluție politică*”, a spus el. Washingtonul a spus că pretențiile Rusiei că sunt discuții cu privire la viitorul război, arătând o postură, în timp ce acesta continuă să lovească orașele ucrainene. Întrebat despre perspectiva unei întâlniri între președintele Vladimir Putin și președintele american Joe Biden, Gatilov a spus că nu este fezabilă având în vedere nivelul de sprijin militar al SUA pentru Ucraina. „*Face din SUA o parte a conflictului*”, a spus el. Cu toate acestea, el a fost mai optimist cu privire la alte rezultate negociate, cum ar fi accesul la ajutor și un alt schimb de prizonieri, numind acestea „*o posibilitate*”.

Sursa: <https://gcaptain.com/russia-prepared-to-quit-black-sea-grain-deal/>

George H.W. Bush Carrier Strike Group acum sub comanda NATO

George H.W. Bush Carrier Strike Group a intrat vineri sub comanda NATO, ca parte a seriei de exerciții Neptune Strike 2022, a anunțat purtătorul de cuvânt adjunct al Pentagonului. „Neptune Strike 2022.2 și seria Neptune continuă să permită oportunități multiple și unice de antrenament la nivelul întregului teatru, necesare pentru a integra capacitățile de înaltă calitate de război maritim ale acestor grupuri de transportatori pentru a sprijini descurajarea alianțelor și cerințele de apărare în Europa”, a declarat Sabrina Singh reporterilor. Vineri. Exercițiul a început oficial vineri la sediul Strike Force NATO din Oeiras, Portugalia, potrivit unui comunicat de presă al Flotei a 6-a SUA. Pe lângă SUA, sunt așteptate să participe Albania, Canada, Croația, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Ungaria, Italia, Lituania, Macedonia de Nord, Polonia, România, Slovacia, Slovenia, Suedia, Turcia și Regatul Unit. Comunicatul de presă nu a spus ce va face grupul de grevă a transportatorilor ca parte a exercițiului, dincolo de efectuarea „*activităților de vigilență*”.

„*Seria Neptun de activități de vigilență în timp de pace, care integrează lovirea transportatorului și capacitatea de lovitură amfibie în operațiunile NATO, a devenit o activitate de rutină pentru acest personal de luptă – generând efecte în domeniile maritim, aerian și terestre, oferind descurajare și reasigurare și oferind oportunități puternice pentru Interoperabilitatea aliaților*”, a spus comandantul adjunct al Forței de atac NATO, contraamiralul Royal Navy, James Morley, în comunicat.

Neptune Strike 2022.2 este al patrulea exercițiu al Proiectului Neptune care se va desfășura în 2022, toate cu excepția unuia având loc după ce Rusia a invadat Ucraina în februarie. NATO a organizat și două exerciții Project Neptune în 2021. „*Seria Neptune este o demonstrație tangibilă a puterii și capacității Alianței NATO în toate operațiunile de domeniu*”, a declarat în comunicat comandantul flotei a 6-a, viceamiralul Thomas Ishee, care conduce Forța de atac NATO. „*Neptune Strike 22.2 este un prim exemplu al capacității NATO de a integra capabilitățile de război maritime de vârf ale unui grup de lovitură de transportatori aliați, asigurând capacitatea noastră colectivă de a descuraja și de a apăra.*” Este pentru a treia oară când NATO își asumă comanda unui grup de lovitură de portavion american în 2022 și a treia oară de la sfârșitul Războiului Rece. NATO a comandat anterior Grupul de atac de transport Harry S. Truman în timpul altor două iterații ale Proiectului Neptune, a raportat anterior USNI News. Neptune Strike 2022.2 începe în

același timp cu exercițiul nuclear Steadfast Noon, un alt exercițiu NATO. Steadfast Noon implică avioane din 14 țări diferite, potrivit unui comunicat de presă al NATO. Antrenamentul va avea loc în Belgia, Regatul Unit și Marea Nordului. SUA vor trimite bombardiere B-52, a declarat purtătorul de cuvânt al Consiliului National de Securitate John Kirby reporterilor joi. De asemenea, se așteaptă ca Rusia să își desfășoare propriul exercițiu nuclear, numit Grom, luna aceasta, a spus Kirby. The George H.W. Bush CSG a fost dislocat în Marea Mediterană în august, înlocuind Harry S. Truman CSG, care opera acolo din decembrie.

Sursa: <https://news.usni.org/2022/10/14/george-h-w-bush-carrier-strike-group-now-under-nato-command>

Submarinul Flotei Mării Negre a Federației Ruse a venit la Kronstadt pentru reparații

Joi, 13 octombrie, submarinul diesel-electric „Novorossiysk” și remorcherul de salvare „Sergey Balk” au ajuns la Kronstadt după ce au finalizat sarcinile unei călătorii pe distanțe lungi în Marea Mediterană. Potrivit serviciului de presă al Ministerului rus al Apărării, marinarii care s-au întors din campanie au fost întâmpinați personal de comandantul șef al Marinei Ruse, amiralul Nikolai Evmenov, scrie ediția rusă flot.com.

Se raportează că, după o supraveghere de luni de zile ca parte a unui grup operativ permanent al Marinei Ruse în Marea Mediterană, submarinul Novorossiysk al Flotei Mării Negre va fi supus reparațiilor programate la una dintre întreprinderile din nord-vestul Rusiei. Probabil că aceasta va fi fie Uzina Marine Kronstadt, fie Șantierele Navale ale Amiralității, unde a fost construit submarinul.

Repararea va dura trei-patru luni.

Amintiți-vă că pe 29 septembrie, submarinul Novorossiysk a fost observat la suprafață în largul coastei Franței. „Novorossiysk” este primul submarin dintr-o serie de șase submarine diesel-electrice din proiectul 636.3 (cod „Varshavyanka”), construit pentru flota Mării Negre a Federației Ruse la „Șantierele Navale Amiralității”. Aceste submarine sunt concepute pentru a lupta cu submarinele și navele inamice, precum și pentru a apăra bazele navale, comunicațiile maritime și de coastă. Varshavyanka are 73 de metri lungime, 10 metri lățime și o deplasare la suprafață de 2.350 de tone. Adâncimea de lucru de imersie - 240 de metri (limită - 300 de metri). Viteză subacvatică - 20 noduri, autonomie - 45 de zile, distanța de croazieră - 7500 mile. Echipaj - 52 de persoane. Submarinele sunt înarmate cu șase tuburi torpilă de 533 mm, mine și rachete de croazieră de înaltă precizie Kalibr.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195566>

România anunță recrutarea accelerată a rezerviștilor în armată

Ministerul Apărării Naționale din România a anunțat o campanie de recrutare a rezerviștilor militari care doresc să servească în forțele armate ale țării. Acest lucru a fost raportat la REGNUM pe 14 octombrie de către București cu referire la postul de televiziune Digi24. Recrutarea se face pe bază de voluntariat. În același timp, acțiunea este de natură accelerată - în locul tradiționalelor două luni, apelul va dura în perioada 24 octombrie - 11 noiembrie. În cadrul programului vor fi chemate în serviciu 417 persoane. Comentând decizia, ministrul român al apărării, Vasile Dyncu, a spus: „Scopul nostru este să umplem armata cu oameni capabili să apere frontierele de est ale NATO”.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195565>

Turcia a construit un supertrawler pentru Rusia

Șantierul naval turc „Tersan” a construit un trawler pentru compania rusă de pescuit „Okeanrybflot”. După ceremonia de ridicare a drapelului Federației Ruse, nava a devenit proprietatea clientului, compania de pescuit Okeanrybflot, scrie Korabel.ru. „Vladimir Biryukov” este a doua navă a acestui proiect, construită pentru compania Kamchatka la șantierul naval turc. Primul, Georgy Meshcheryakov, funcționează în Kamchatka de la începutul anului și își atinge treptat capacitatea de proiectare. Ambele nave au fost construite de companie ca parte a programului de reînnoire a flotei fără măsuri de sprijin de stat. Caracteristicile vasului „Vladimir Biryukov”: Lungime - 108 m, latime - 20 m. Viteza de operare - 16 mile marine. 12 linii de procesare a 450 de tone de pește pe zi și capacități de producere a uleiului de pește și făinii de pește; Cale frigorifice și congelatoare cu o capacitate de 4770 mc. Capacitate - 150 de persoane. Trawlerul „Vladimir Biryukov” va merge în Kamchatka.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195557>