

SUMARIO

BRASIL

- Misiones SAR de la Marina de Brasil salvaron más de 450 vidas en 2024.

CHILE

- La Armada de Chile recibe la modernizada fragata misilera FFG-11 “Capitán Prat” armada con misiles MBDA Exocet MM-40 Block III.

ESTADOS UNIDOS

- Los dos próximos portaaviones de la US Navy se llamarán USS William J. Clinton y USS George W. Bush.
- El famoso ex-USS John F. Kennedy emprende su último viaje.
- “Camiones de lanzar bombas”, la Fuerza Aérea de Estados Unidos moderniza sus veteranos aviones de combate F-15E.
- Tackle the Military Recruiting Crisis.

PERÚ

- Entrenamiento de Fuerzas Especiales del Perú con Estados Unidos en 2025.
- Bautizo y lanzamiento de las patrulleras marítimas BAP Río Nepeña y BAP Río Huarmey de la Marina de Guerra del Perú.

REINO UNIDO

- Royal Navy: ¿Necesita realmente dos portaaviones?
- Proteus: el revolucionario helicóptero no tripulado de Leonardo para misiones navales.
- Gibraltar dry docks ‘limited’ role in Royal Navy maintenance.
- Royal Navy submarine diplomacy: sending a warning to Russia.
- Royal Navy renames final Astute-class submarine.

VARIOS

- **PROGRAMAS DE MODERNIZACIÓN – ARMADA DE CHINA.** Los avances navales chinos en 2024 – Parte 1: Principales programas.
- **POLÍTICAS DE DEFENSA – PERSONAL – AUSTRALIA.** Australia: reclutan tripulantes para submarino nuclear con un sueldo de au\$120.000 «sin necesidad de experiencia.
- **INCORPORACIÓN DE AVIONES DE COMBATE – CROACIA.** Del MiG-21 al Rafale: Croacia moderniza su Fuerza Aérea con cazas compatibles con la OTAN.
- **POLÍTICAS DE DEFENSA – ARMADA DE FRANCIA.** French Navy’s 2025 budget: What to expect ?
- **MEDIOS NAVALES – CHINA.** Gran avance del programa chino de destructores Tipo 055: El noveno buque se prepara para las pruebas.
- **MDA – OTAN - SUECIA.** Suecia despliega tres buques en el Báltico para evitar ataques a la infraestructura submarina.
- **TECNOLOGÍA NAVAL - PROGRAMAS DE INCORPORACIÓN DE MEDIOS DE SUPERFICIE – FRANCIA.** Francia aborda la construcción de un novedoso buque de patrulla.
- **PROGRAMAS DE INCORPORACIÓN UAV EMBARCADOS – COREA DEL SUR.** ROKS Dokdo Trials Drone Flight Operations.
- **OPERACIONES NAVALES - SUBMARINOS – RUSIA.** Rusia reactiva una base submarina secreta de la Guerra Fría en Crimea.
- **TECNOLOGÍA NAVAL – SISTEMAS DE ARMAS - ALEMANIA.** El primer submarino del mundo con misiles antiaéreos podría desarrollarse en Alemania.

RECOMENDACIONES DE LECTURA.

1- AVIACIÓN NAVAL –

LOCKHEED P-2 NEPTUNE, EL DETECTOR DEL HMS SHEFFIELD. CAZADOR DE SUBMARINOS DE LA GUERRA FRÍA

El Lockheed P-2 Neptune, inicialmente conocido como P2V hasta un cambio de nomenclatura por parte de la Armada de los Estados Unidos en septiembre de 1962, es un avión especializado diseñado para patrulla marítima y operaciones de guerra antisubmarina (ASW). Lockheed desarrolló este avión para la Marina de los EE. UU. como sucesor del Lockheed PV-1 Ventura y del PV-2 Harpoon, y posteriormente fue reemplazado por el Lockheed P-3 Orion. Aunque se trata principalmente de una plataforma terrestre, un número selecto de Neptunes fueron adaptados para lanzamientos desde portaaviones utilizando tecnología de despegue asistido por chorro (JATO). Jo Ferris || Plane Historia.....

<https://fdra.blogspot.com/2025/01/lockheed-p-2-neptune-el-detector-del.html>

2- PODER AÉREO – ADIESTRAMIENTO PRIVADO –

EL PAPEL DE LAS EMPRESAS PRIVADAS EN EL ENTRENAMIENTO AVANZADO DE LAS FUERZAS AÉREAS

En el artículo Reabastecimiento Aéreo se presentaron algunas empresas privadas que proveen esos servicios tan especiales a las Fuerzas Aéreas del mundo. Pero, además, existen otras que proveen servicios de agresores o fuerza aérea oponente con aeronaves de combate para el entrenamiento de los pilotos de caza. En un entorno de defensa cada vez más complejo, las Fuerzas Aéreas enfrentan la necesidad de entrenar a sus pilotos y tripulaciones en escenarios realistas sin desgastar sus plataformas operativas. Estas prácticas generalmente se realizan contra aviones de características diferentes que emplean tácticas, técnicas y procedimientos que usa el enemigo para hacer más real el adiestramiento. Por Angel Rojo.....

<https://www.pucara.org/post/el-papel-de-las-empresas-privadas-en-el-entrenamiento-avanzado-de-las-fuerzas-a%C3%A9reas>

3- DEFENSA AÉREA – OTAN – CONFLICTO RUSIA UCRANIA

LA OTAN Y LAS DEFENSAS AÉREAS UCRANIANAS

Fort Sill, Oklahoma, es el hogar de la defensa aérea y la artillería del Ejército de los Estados Unidos. La base organizó un simposio para esas dos ramas, y produjo un video en el que tres coroneles y un general del Ejército de EE. UU. discutieron las operaciones de defensa aérea tanto en Europa como en Ucrania.....

<https://www.pucara.org/post/la-otan-y-las-defensas-a%C3%A9reas-ucranianas>

4- GEOPOLÍTICA – CONFLICTOS - CHINA

NO SE OBSESIONEN CON CHINA EN 2027

La numerología es una fuerza poderosa en los asuntos humanos. También lo es una fecha límite, especialmente cuando está claro que se producirán consecuencias fatídicas una vez que llegue la fecha límite. El irónico e ingenioso Dr. Samuel Johnson tenía razón cuando bromeó diciendo que “cuando un hombre sabe que lo van a colgar dentro de quince días, eso concentra su mente maravillosamente”. Pero ¿qué sucede si te convences a ti mismo de que una fecha límite es inminente cuando no es así? Tal vez el verdugo no tenga un horario fijo. Una fecha próxima puede concentrar tu mente, como profetizó Johnson. Y eso puede ser algo saludable. Las fechas límite son acontecimientos forzados. Estimulan el pensamiento y la acción, obligándote a dejar de lado la indecisión y la pereza.

<https://nationalinterest.org/feature/dont-obsess-over-2027-china-214254/>

BRASIL

Misiones SAR de la Marina de Brasil salvaron más de 450 vidas en 2024



La Marina de Brasil terminó 2024 salvando 458 vidas en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar y en ríos. JAVIER BONILLA, 12 ENE 2025. Defensa.com

En total, fueron 270 acciones coordinadas por el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), que incluyeron tecnología avanzada, drones, aeronaves y un equipamiento altamente especializado. Además de los rescates, las campañas de sensibilización han ayudado a reducir el número de accidentes, reforzando el compromiso de la Marina con la protección de la denominada Amazonía Azul(territorio marítimo)y las aguas interiores. Se respondió a emergencias en alta mar, ríos ,arroyos y áreas costeras. Estas cifras representan una ligera reducción en comparación con 2023, cuando se registraron 295 incidentes. Entre los principales motivos de las acciones, destacaron los llamados casos de “Hombre al agua”, con 73 ocurrencias, seguido de naufragios (67 registros) y embarcaciones a la deriva (47 registros). También fueron muy importantes las evacuaciones médicas, totalizando 44 salidas de emergencia. En 2024, la Marina intensificó el uso de drones, como el modelo NAURU 500C, rebautizado como RQ-2 , que amplió significativamente el campo visual durante las búsquedas. Con un alcance de hasta 60 kilómetros y una autonomía de cuatro horas de vuelo, el dron se ha convertido en un recurso estratégico para localizar personas y embarcaciones en peligro. Además de drones, se cuenta con aviones y helicópteros preparados para escenarios extremos. La tripulación de rescate aéreo (TAR) desempeña un papel crucial en estas

operaciones. Distribuidos en Distritos Navales de todo el país, estos efectivos están capacitados para realizar rescates complejos, ya sea en el mar o en tierra firme. Se ha invertido mucho en campañas educativas para reducir los accidentes marítimos y fluviales. A través de Capitanías, Comisarías y Agencias repartidas por todo el país, se realizaron acciones dirigidas a pescadores, navegantes, turistas y comunidades ribereñas. Además, se ha puesto en marcha la iniciativa NAVSEG para embarcaciones turísticas, monitoreadas en tiempo real, asegurando un seguimiento preciso de sus rutas y emitiendo alertas de riesgo. Otra herramienta importante y de creciente utilización en el esquema SAR, es el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (GMDSS), que utiliza satélites para garantizar comunicaciones seguras y emitir alertas de emergencia, especialmente para embarcaciones en mar abierto. (Javier Bonilla)

CHILE

La Armada de Chile recibe la modernizada fragata misilera FFG-11 “Capitán Prat” armada con misiles MBDA Exocet MM-40 Block III



Sistema de misiles MBDA MM-40 Block III en la Fragata FFG-11 "Capitán Prat"

(imagen vía Ramsesverde)

La fragata de la clase Adelaide FFG-11 “Capitán Prat” de la Armada de Chile ingresó en marzo del pasado año en el astillero de ASMAR de Talcahuano para ser sometida a un completo proceso de mantenimiento y actualización que incluyó la modernización de sus sistemas de armas, siendo dotada con el misil superficie-superficie MBDA Exocet MM-40 Block III en dos atriles con capacidad para portar 4 cada uno. JAVIER MUÑOZ ROMERO, 07 Ene 2025. Defensa.com

En los trabajos estuvo involucrado personal de la Armada de Chile, de ASMAR y de MBDA. Los misiles Exocet ya estaban operativos en la Armada de Chile en las fragatas FF-15 “Almirante Blanco Encalada” y FF-18 “Almirante Riveros”, que comenzaron a recibirlos en 2016. Además de la incorporación del nuevo sistema de armas, a la fragata “Capitán Prat” se le hicieron trabajos en su sistema de propulsión, cambiando una de la turbinas de gas General Electric LM-2500, se chequeó la línea de propulsión, carena del casco y la parte superior de la superestructura. El navío estuvo más de 9 meses sometido a estas tareas, reincorporándose a la Armada de Chile el pasado 13 de diciembre.



Fragata “Capitán Prat” en ASMAR en trabajos con el nuevo sistema de armas en agosto de 2024 (imagen vía Mighty B)

Misil MM-40 Block III

El MM-40 Block III es una de las últimas versiones del misil de MBDA que está siendo incorporado a varias Armadas del mundo para ir reemplazando al MM-38 Exocet u otros sistemas de armas, como lo fue en reemplazo de los misiles Otomat MK-II en dos fragatas Clase Lupo de la Marina de Guerra del Perú. Cuenta con un motor turbojet Micro turbo TRI-40, un sistema mejorado de navegación inercial, sistema de localización de blancos por GPS, mayor capacidad de selección de blancos y flexibilidad del perfil de ataque del misil, capacidad de ataque a objetivos en tierra y aumento sustancial del alcance a 100 millas náuticas (unos 180 kilómetros aproximados). El misil tiene un peso de 780 kilogramos, una cabeza de combate de 75 kilogramos, una longitud de 5,8 metros, un diámetro de 35 cm y velocidad crucero 0.9 mach. (Javier Muñoz Romero) <https://www.defensa.com/chile/armada-chile-recibe-modernizada-fragata-misilera-ffg-11-capitan>

ESTADOS UNIDOS

Los dos próximos portaaviones de la US Navy se llamarán USS William J. Clinton y USS George W. Bush.



Ponerle nombre a un nuevo buque de guerra es siempre un ejercicio delicado ya que se deben tener en cuenta varios parámetros. Galaxiamilitar.es. 14 enero, 2025. Laurent Lagneau.

Por lo tanto, el nombre finalmente elegido debe estar en consonancia con las capacidades y la potencia del buque, y al mismo tiempo tener un fuerte significado. También debe ser parte de la historia y tradición del país cuya bandera enarbolará. Además, las consideraciones políticas también pueden influir en la decisión. En los Estados Unidos, los portaaviones suelen llevar el nombre de ex presidentes, personas que desempeñaron papeles destacados en la historia de la Marina de los EE. UU. o barcos icónicos [como el Enterprise]. Lo que no evita polémicas: en 2020, los partidarios del movimiento Black Lives Matters lanzaron una campaña para cambiar el nombre del USS John C. Stennis y del USS Carl Vinson, nombrados en homenaje a estos dos parlamentarios del Partido Demócrata, anteriormente opuestos al movimiento de los derechos civiles. Dicho esto, la Marina de los EE. UU. rompió con sus tradiciones al nombrar el cuarto portaaviones en honor a Doris Miller, héroe del ataque a Pearl Harbor [7 de diciembre de 1941] y el primer afroamericano en recibir la Cruz Naval Gerald R. Ford. avión de clase [CVN-81]. Actualmente, el segundo de la serie, el USS John F. Kennedy, será entregado a la Armada de los EE. UU. a finales de este año, mientras que, tras haber sido objeto de un pedido grupal, el USS Enterprise y el USS Doris Miller, todavía están bajo construcción, con entrega prevista para 2028/29 y 2032 respectivamente, que sustituirá al USS Dwight D. Eisenhower y al USS John C. Stennis.

En cuanto a los otros seis portaaviones previstos, la Armada estadounidense aún no los ha encargado. Sin embargo, el quinto y sexto de la serie ya tienen su nombre. De hecho, un comunicado de prensa emitido por la Casa Blanca el 13 de enero anunció que el secretario de Marina, Carlos Del Toro, acababa de decidir que se llamarían «USS William J. Clinton» y «USS George W. Bush». “El presidente Clinton [1993-2001] y el presidente Bush [2001-2009] guiaron a Estados Unidos a través de algunos de los períodos más difíciles de la historia estadounidense”, argumentó Del Toro. «Su legado perdurará a través de estos portaaviones, que proporcionan plataformas formidables dedicadas a salvaguardar nuestra seguridad nacional y fortalecer nuestra determinación de proteger a esta nación contra cualquiera que amenace nuestras libertades y nuestra forma de vida», añadió. Al otro lado del Atlántico, la elección de los nombres que se darán a los barcos recae en el secretario de Marina. En Francia por ejemplo, el procedimiento es diferente: corresponde al ministro de las Fuerzas Armadas decidir, a propuesta del Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas [CEMA], informado por un dictamen del Servicio Histórico de la Defensa.

“Cuando personalmente les di la noticia a Bill y George, se sintieron profundamente conmovidos. Cada uno de ellos conoce el peso de las responsabilidades que conlleva ser comandante en jefe”, comentó el presidente Biden durante el anuncio realizado por la Casa Blanca. “La construcción de los futuros USS William J. Clinton y USS George W. Bush comenzará en los próximos años. Una vez completados, se unirán a la Armada más capaz, flexible y profesional que jamás se haya hecho a la mar. Estarán tripulados por marineros de todos los rincones de los Estados Unidos, quienes conducirán estos barcos con gran riesgo personal, defendiendo nuestra vida. intereses en el exterior y nuestra seguridad aquí en casa”, continuó el jefe de la Casa Blanca.

Sin embargo, aún no se han decidido las condiciones relativas a la adquisición de estos dos portaaviones. Al igual que el USS Enterprise y el USS Doris Miller, es posible que sean objeto de una compra grupal, con el fin de reducir el precio de los materiales necesarios para su construcción y optimizar los costes laborales.

Como recordatorio, construidos por el astillero Huntington Ingalls Industries-Newport News [HII-NNS], los portaaviones de la clase Gerald R. Ford tienen un desplazamiento de 97.000 toneladas a plena carga para una eslora de 337 metros y una manga maestra de 78 metros. Equipados con sensores de última generación, cuatro catapultas electromagnéticas [EMALS], calderas nucleares tres veces más potentes que las de sus predecesores de la clase Nimitz, tienen un blindaje electromagnético [el DAPS – Dynamic Armor Protection System] que se supone que los protege de la tormenta. Efectos de una munición con carga conformada.

Operados por una tripulación reducida a 4.460 marineros, estos portaaviones están optimizados para aumentar el ritmo de las operaciones aéreas, con 160 salidas por día, o el 25% en comparación con un buque de clase Nimitz.

El famoso ex-USS John F. Kennedy emprende su último viaje.



El portaaviones de la clase Kitty Hawk fue vendido por un centavo a un desguace después de que fracasaran los intentos de convertirlo en un barco museo. 17 ene 2025. Howard Altman.

<https://galaxiamilitar.es/el-famoso-ex-uss-john-f-kennedy-emprende-su-ultimo-viaje/>

En un jueves frío y desapacible en Filadelfia, un puñado de personas se acercó al muelle para ver cómo el antiguo portaaviones de la clase Kitty Hawk U.S.S. John F. Kennedy (CV-67) iniciaba su viaje final. Apodado «Big John», la subvariante de la clase Kitty Hawk comenzó un viaje desde las instalaciones de mantenimiento de buques inactivos de la Marina estadounidense hasta

las instalaciones de International Shipbreaking Limited en Brownsville (Texas). Allí será troceado y sus restos vendidos como chatarra. Tras 17 años en Filadelfia, se espera que el Big John llegue a su destino final en algún momento del mes que viene, según informó un portavoz del Mando de Sistemas Navales Marítimos (NAVSEA). Transitará hacia el sur por el océano Atlántico, rodeará la península de Florida y luego cruzará el Golfo de México. Aún no se ha fijado una fecha para el desmantelamiento del buque. El Big John y el antiguo USS Kitty Hawk fueron vendidos por un céntimo cada uno en octubre de 2021 tras años de debate sobre sus destinos. Durante un breve periodo de tiempo se llegó a hablar incluso de devolver el Kitty Hawk al servicio y de vender el Big John a la India. Hubo varios intentos más en tierra, pero infructuosos, de alejarlos de la antorcha del desguace. La Marina reservó el John F. Kennedy para su posible conversión en buque museo tras su retirada del servicio. Múltiples grupos intentaron hacerse con el buque para ese fin, pero ninguno de esos esfuerzos tuvo éxito. Los superportaaviones de propulsión nuclear no pueden ser buques museo, por lo que estas fueron las últimas oportunidades de una segunda vida para los mayores buques de guerra de la Armada. Puesto en servicio el 7 de septiembre de 1968, fue el primer buque de la Armada bautizado con el nombre de John F. Kennedy y el último portaaviones de propulsión convencional construido en Estados Unidos. Fue retirado del servicio en 2007, 39 años después.



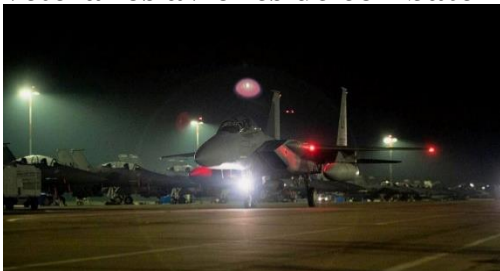
El USS John F. Kennedy en las instalaciones de mantenimiento de buques

inactivos de la Armada de los Estados Unidos.

El buque era un derivado único del diseño de la clase Kitty Hawk, originalmente destinado a ser de propulsión nuclear. Entró en servicio en plena guerra de Vietnam, pero no participó en ella. Sin embargo, prestó apoyo en otras misiones, como la respuesta estadounidense al bombardeo del cuartel de los Marines en Beirut (Líbano) en 1983 y la primera Guerra del Golfo en 1991. El portaaviones y su ala aérea fueron llamados a realizar patrullas aéreas de combate tras los atentados terroristas del 11 de septiembre, y el buque también participó en las primeras fases de la guerra de Afganistán.

El hecho de que un buque tan grande y con tanta historia -más de 305 metros de eslora y 87.000 toneladas de desplazamiento- se vendiera por un céntimo pone de manifiesto el reto y el gasto que supone el desguace de buques tan grandes. El problema está a punto de agravarse. El desguace de un buque de propulsión nuclear de tamaño similar es mucho más complicado y está plagado de peligros. En comparación, el coste neto de desmantelar el antiguo USS Enterprise -el primer portaaviones de propulsión nuclear de la Armada- podría ascender a 1.550 millones de dólares, según un Informe de Rendición de Cuentas del Gobierno de 2018. No será el último portaaviones que lleve el nombre del 35º presidente. El futuro USS John F. Kennedy (CVN-79), el segundo supercarguero de la clase Ford, fue contratado en el año fiscal 2013 y su entrega está prevista para el mes de julio de este año, según documentos de la Armada. El jueves por la noche, el Big John, en estado de decadencia, seguía cerca de la costa, en el río Delaware, remolcado por un remolcador marítimo que lo conducía por el canal hacia el océano Atlántico. Según la NAVSEA, una vez que el barco llegue a aguas abiertas, no volverá a ser visible desde la costa hasta que se acerque a la ciudad texana de San Padre Island, en el Golfo de México.

“Camiones de lanzar bombas”, la Fuerza Aérea de Estados Unidos moderniza sus veteranos aviones de combate F-15E



Uno de los primeros F-15E EPAWSS llegando a la base aérea de RAF-

Lakenheath. (foto USAF)

El veterano avión de combate F-15E, que algunos definen como “camiones de lanzar bombas” por su alta capacidad para transportarlas, está siendo modernizado para sobrevivir a los más peligrosos escenarios de guerra convencional con el sistema de autoprotección EPAWSS. Julio Maíz, 22 ene 2025. Defensa.com

Este ambicioso programa de modernización es ya una realidad con la llegada de los dos primeros McDonnell Douglas (hoy Boeing) F-15E *Strike Eagle* equipados con el sistema de alerta y supervivencia pasiva/activa para el Eagle o EPAWSS (*Eagle Passive/Active Warning and Survivability System*) a la base de la RAF (*Royal Air Force*) en Lakenheath (Reino Unido) el pasado 16 de enero. Con la entrega de estos F-15E mejorados a la 48ª Ala de Cazas de RAF-Lakenheath, con código LN 91-0329 y 91-0332, la institución da un paso de gigante en la modernización de sus veteranos *Strike Eagles* con uno de los sistemas de guerra electrónica más avanzados del mundo. Se espera que los dos *Strike Eagles* mejorados se asignen a sus 492ª y 494ª Escuadrones de Cazas, para garantizar que ambos se beneficien y entrenen con las capacidades mejoradas que otorga el EPAWSS del F-15E. Esta Unidad participa habitualmente en el curso para formar líderes de formaciones aéreas o TLP (*Tactical Leadership Program*), que se desarrolla en la base aérea de Los Llanos del Ejército del Aire y del Espacio, por lo cual próximamente los veremos volando en España. La entrega del primer ejemplar de producción en serie del F-15E (la versión biplaza del caza F-15 especializada en ataque al suelo) data de abril de 1988. La producción

por parte de McDonnell Douglas (en 1997 se integró en Boeing) continuó durante toda la década de los noventa hasta el año 2001, incorporándose a la USAF un total de 236 aviones. Igualmente, y a pesar de su alto precio, se han vendido a fuerzas aéreas de primer orden, como las de Arabia Saudita (72+84 unidades), Catar (36), Corea del Sur (61), Israel (25) y Singapur (40).



Un F-15E de la 48ª Ala de Caza de RAF- Lakenheath despegando de la base aérea de Los Llanos durante un curso de vuelo TLP. (Julio Maíz)

A pesar de las sucesivas modernizaciones y la mucha experiencia acumulada en combate, las crecientes amenazas convencionales de nuevos sistemas antiaéreos y cazas de 5ª generación hacen necesario un nuevo sistema de autoprotección, como el EPAWSS. Dicho sistema ha sido diseñado y producido por BAE Systems, aunque es Boeing la empresa contratada para modernizar la flota mediante un contrato de producción plena de 616 millones de dólares. El sistema PAWSS, cuando se combina con los sistemas de guerra electrónica del F-35A *Lightning II*, actúa como un poderoso multiplicador de fuerza, transformando las operaciones aéreas actuales en una nueva era. Por esa razón los primeros F-15E modernizados se habrían entregado al Ala 48, dado que también emplea el referido F-35A de 5ª generación. La USAF ha estado trabajando para modernizar la flota F-15E, asegurando que la aeronave de combate siga siendo efectiva contra las citadas amenazas en continua evolución. La actualización EPAWSS está diseñada para mejorar la advertencia de ser captado por radares, la geolocalización, el conocimiento situacional o SA (*Situational Awareness*) y las capacidades de autodefensa del F-15E, lo que le permitirá sobrevivir y operar en entornos altamente disputados. La actualización EPAWSS del F-15E se lleva a cabo en una planta sita junta al aeródromo Kelly Field cerca de San Antonio (Texas), desde donde los dos primeros aviones actualizados han volado, saltando el Atlántico con apoyo de los aviones de reabastecimiento, hasta la base aérea de Lakenheath. (Julio Maíz)

Tackle the Military Recruiting Crisis

By: Katherine L. Kuzminski. The Trump administration should drive a whole-of-government approach to address the military recruiting crisis and ensure that the nation has the quality force necessary to deter would-be adversaries and protect the nation should deterrence fail. 20 ene 2025.

<https://www.cnas.org/publications/commentary/tackle-the-military-recruiting-crisis>

- The White House should use the power of the office to highlight the value and opportunity of military service.
- To secure long-term military recruiting and retention, the administration must address quality-of-life issues for service members and their families.

The second Trump administration—including the president, the secretary of defense, and the military department secretaries—is inheriting a challenging military recruitment landscape spanning multiple administrations.¹ The decline in propensity for military service among Americans between the ages of 18 and 25 is multifaceted—as is the decline in the willingness of adults of influence (including parents, teachers, coaches, counselors, and school principals) to recommend military service to the young people in their lives.² Declining trust in institutions, debates surrounding the execution of and withdrawal from the post-9/11 wars, changing attitudes regarding the necessity of college attendance, labor market opportunities, and shifting views about individual versus collective responsibilities all impact the perception of military service as a viable and desirable career path for young Americans.

The president should drive a whole-of-government approach to address the military recruiting crisis and ensure that the nation has the quality force necessary to deter would-be adversaries and protect the nation should deterrence fail. Though the 2022 National Defense Strategy emphasizes the critical role of military personnel as the executors of strategy in great power competition, across the services, the U.S. military experienced four successive years of recruiting challenges.³ The recruiting challenges are the result of both declining trends in eligibility for military service and a declining propensity to serve in the military. While the Department of Defense (DoD) and the military services take the challenge seriously—as studies, policy changes, increased resources and attention to recruiting practices, and pilot program experimentation demonstrate—there are only so many factors within the Pentagon's span of control.

The president should drive a whole-of-government approach to address the military recruiting crisis and ensure that the nation has the quality force necessary to deter would-be adversaries and protect the nation should deterrence fail. The next administration should:

Leverage the power of the bully pulpit. The military largely has been left to shoulder the burden of the recruiting crisis alone. Yet the wide-ranging factors outlined here extend well beyond the Pentagon's purview. The White House provides a powerful platform from which to focus public attention. The president should leverage the platform to publicly recognize the value of military service, draw attention to those who are serving honorably across all ranks and services, and issue a call to action for Americans to consider military service as a viable, honorable, and desirable career path with a mission that cannot be found in other sectors. The president should further encourage leaders at the state and local levels—including governors, members of Congress, and mayors—to

take ownership of the mission as well, connecting communities with those among them who are serving or who have served honorably.

The president can further use the platform to incentivize behaviors that will improve eligibility for military service, including physical fitness. This tradition is in keeping with American presidents across the span of history, including President Ronald Reagan's addresses to the nation on incentivizing science and technology education (necessary for the U.S. military during the Cold War) and President John F. Kennedy's establishment of the President's Council on Physical Fitness and Sports (drawing attention to physical fitness in American schools, with a goal producing a fitter society that would benefit—among other aspects of American society—military recruitment).⁴

Invest in service member quality of life. While a messaging campaign from the White House is necessary, it will not be sufficient. The president must ensure that the military as an institution is provided with the quality-of-life resources necessary to ensure that the U.S. military remains the preeminent fighting force in the world.

The new administration also would be wise to recognize the value of the military professional ethic and civil-military norms in engagements between the administration and those in uniform moving forward.

President Trump's emphasis on increasing efficiency across the federal government by bringing in outside perspectives could yield improvements in service members' quality of life. For example, private sector expertise from real estate and construction executives could bring a fresh perspective to issues of standard housing conditions (such as mold in military barracks). Likewise, external perspectives could bring new efficiencies and may provide game-changing improvements to the permanent change of station (PCS or military relocation) process, which service members and their families experience roughly every two to three years. PCSs have long been frustrating, expensive, and inefficient, often distracting service members from their core mission.

Value the military professional ethic. The new administration also would be wise to recognize the value of the military professional ethic and civil-military norms in engagements between the administration and those in uniform moving forward. While the president retains near absolute authority in the firing of senior uniformed leaders, he must recognize that they are not partisan actors; rather, they are charged with the implementation of policy senior civilians set. Moreover, uniformed leadership's efforts to drive out illegal behavior (such as military sexual assault) should not be framed as "woke" policies, but rather a profession-wide effort to generate the world-class warriors, leaders of character, and units necessary to fight and win the nation's wars.⁵

Recommendations for the Trump Administration's First 100 Days

In his first 100 days, the president has an opportunity to ensure that the U.S. military remains the preeminent fighting force in the world. As such, President Trump should:

- Give an Oval Office address emphasizing his agenda for the U.S. military over the next four years, providing examples of those currently serving honorably, and issuing a call to action.
- Task civilian and uniformed leadership to propose efficiency solutions for the military recruiting enterprise.
- Host leadership from veteran-serving organizations, military-serving organizations, and military family-serving organizations at the White House and solicit their feedback on the challenges they face and recommendations for improvement.
- Conduct site visits to military installations to observe potential quality-of-life concerns.

The current military recruiting crisis has long-term implications for the quality and strength of the U.S. military to deter and (if necessary) fight the nation's future wars. The White House is the only platform powerful enough to address the multifaceted nature of the challenge; the next administration should take advantage of its position to reverse the negative trend.

PERÚ

Entrenamiento de Fuerzas Especiales del Perú con Estados Unidos en 2025



El Congreso de la República del Perú ha aprobado el Programa de Actividades Operacionales de las Fuerzas Armadas del Perú con los Estados Unidos para el 2025. ALEJO MARCHESSINI, 07 ENE 2025.

<https://www.defensa.com/peru/entrenamiento-fuerzas-especiales-peru-estados-unidos-2025>

De acuerdo al documento, los cursos de entrenamiento, que se han visto reducidos drásticamente en los últimos años, se realizarán en los Departamentos de Apurímac, Ayacucho, Cerro de Pasco, Cusco, Huánuco, Huancavelica, Junín, Loreto, Madre de Dios, San Martín y Ucayali, así como en Lima, incluida la zona de Pucusana, y el Callao. Los cursos, que se realizarán entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2025, estarán dirigidos al Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales Conjuntas (CIOEC) y a la Fuerza Especial Conjunta (FEC), a la 1ª, 3ª y 6ª Brigadas de Fuerzas Especiales, a la Fuerza de Operaciones Especiales de la Marina de Guerra (FOES), al Grupo de Fuerzas Especiales de la Fuerza Aérea (GRUFE), así como a las Direcciones Antidrogas (DIRANDRO) y de Operaciones Especiales (DINOES) y al Grupo de Respuesta Especial para el Crimen Organizado (GRECO).



Fusil Colt M-4 de 5,56 x 45 mm, con lanzagranadas M-320 de 40 mm.

Los cursos serán:

- **Entrenamiento de Operaciones Especiales y de la Policía Nacional:** A cargo de un Destacamento de Fuerzas Especiales de Estados Unidos estará conformado por 25 efectivos, dispondrá de 25 pistolas Beretta M9/M17 y 25 Glock 19 de 9 mm, 25 fusiles de asalto Colt M-4 de 5,56 x 45 mm. y 11 ametralladoras: 4 M-249 de 5.56 mm, 5 M-240B y 2 MK-48 de 7.62 mm, además de 2 lanzagranadas M-320 de 40 mm, 2 morteros M224 de 60 mm, 6 fusiles FN Mk-17 SCAR y 4 fusiles de Francotirador: 2 M2010 Enhanced Sniper Rifle (ESR) en calibre .300 Winchester Magnum, dos M110 SAAS (Semi Automatic Sniper System) de 7.62 x 51 mm, y dos Barret M-107 de 12.7 mm, así como dos escopetas en calibre 12GA.
- **Entrenamiento de Interoperabilidad del Elemento de Apoyo Cívico Militar (CSME):** Estará a cargo de un Equipo de Asuntos Civiles que, acompañados de un Planificador de Asuntos Civiles, estarán armados con 5 pistolas Beretta M9/M17 y 5 fusiles Colt M-4 de 5,56 x 45 mm.
- **Entrenamiento de Interoperabilidad del Equipo Militar de Apoyo Informativo (MIST):** Al igual que el Entrenamiento CSME, estará a cargo de un Equipo de Asuntos Civiles, armados con 5 pistolas Beretta M9/M17 y 5 fusiles Colt M-4 de 5,56 x 45 mm.

Finalmente, entre el 27 de enero y el 15 de marzo de 2025, se realizará el Ejercicio Combinado Conjunto (Joint Combined Exchange Training -JCET) que involucrará al Comando de Inteligencia y Operaciones Especiales Conjuntas (CIOEC), a la Fuerza Especial Conjunta (FEC) y a la Policía Nacional del Perú. Estará a cargo de un Destacamento de Fuerzas Especiales de 20 efectivos, que dispondrán de, al menos, 20 pistolas Beretta M9/M17 y 20 Glock19 de 9 mm, 20 fusiles de asalto Colt M-4 de 5,56 mm. y 11 ametralladoras: 4 M-249 de 5.56 x 45 mm, 5 M-240B y 2 MK-48 de 7.62 mm, además de 2 lanzagranadas M-320 de 40 mm, 2 morteros M224 de 60 mm, 6 fusiles FN Mk-17 SCAR de 7,62 x 51 mm. y 4 fusiles de Francotirador: 2 M2010 Enhanced Sniper Rifle (ESR) en calibre .300 Winchester Magnum, 2 M110 SAAS (Semi Automatic Sniper System) de 7.62 mm, y 2 Barret M-107 de 12.7 mm, así como dos escopetas en calibre 12GA. (**Alejo Marchessini, Corresponsal de Grupo Edefa en Lima**).

Bautizo y lanzamiento de las patrulleras marítimas BAP Río Nepeña y BAP Río Huarmey de la Marina de Guerra del Perú



El bautizo y lanzamiento al mar de las patrulleras marítimas BAP Río Nepeña (PM-210) y BAP Río Huarmey (PM-210) para la Marina de Guerra del Perú se realizó en los Astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) en Chimbote. DEFENSA.COM, 13 Ene 2025.

Ambas naves, construidas mediante paquetes CKD (Complete Knock Down), que comprenden nueve módulos básicos (cinco de acero y los restantes de aluminio), registran un avance del 75 %. Se prevé que sean comisionadas a mediados de año, de no mediar inconveniente alguno. Las **BAP Río Nepeña** (PM-210) y **BAP Río Huarmey** (PM-211) forman parte del programa «Recuperación de las capacidades para realizar operaciones guardacostas de superficie y de búsqueda y rescate (SAR)», mediante un contrato de diseño y transferencia tecnológica suscrito en 2013 con el astillero STX Offshore & Shipbuilding (Corea del Sur), que prevé la construcción de 10 unidades. Las dos primeras unidades, BAP Río Pativilca (PM-204) y BAP Río Cañete (PM-205), fueron lanzadas el 30 de noviembre de 2015 y comisionadas el 28 de marzo de 2016, mientras que las BAP Río Piura (PM-206) y BAP Río Quilca (PM-207) fueron lanzadas en octubre de 2016 y comisionadas en febrero de 2017. Las dos últimas, BAP Río Locumba (PM-208) y BAP Río Tumbes (PM-209), fueron lanzadas en julio de 2020 y comisionadas el 19 de marzo de 2021. Operan bajo las órdenes de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y se encargan de realizar misiones de control y vigilancia, patrullaje e interdicción, así como de búsqueda y rescate en el denominado «Mar de Grau», con el fin de resguardar la seguridad, la defensa y los intereses nacionales del país. Las patrulleras marítimas de la clase Río Pativilca tienen una eslora de 55,3 m, una manga de 8,5 m y un calado de 2,3 m, y desplazan aproximadamente entre 450 y 500 toneladas. La propulsión corre a cargo de dos motores diésel Caterpillar 3516C HD de 3345 HP (más dos generadores Caterpillar C9 de 250 kW), que les permiten alcanzar una velocidad de 22 nudos.



La autonomía, a 14 nudos, se estima en unas 3600 millas náuticas y la tripulación está formada por 25 efectivos: 5 oficiales y 20 especialistas. Además, tienen capacidad para albergar un grupo de abordaje de 14 efectivos. El equipamiento incluye dos botes tipo RIB y otro de tipo administrativo. En cuanto al armamento, las **BAP Río Pativilca** (PM-204), BAP Río Cañete (PM-205), BAP Río Piura (PM-206) y BAP Río Quilca (PM-207) montan un sistema Thypoon de 30 mm y dos sistemas Mini-Thypoon de 12,7 mm suministrados por Rafael Advanced Defense Systems (Israel). En cambio, las BAP Río Tumbes (PM-208) y BAP Río Locumba (PM-209) montan, en virtud del Convenio para la Coproducción y Transferencia Tecnológica de Estaciones de Armas suscrito en 2019 con Escribano M&E (España), un Sentinel de 30 mm y dos Guardian de 12,7 mm.

REINO UNIDO

Royal Navy: ¿Necesita realmente dos portaaviones?



El gobierno del Reino Unido ha subrayado la importancia de los portaaviones para la capacidad de defensa del país, pero el impacto de los próximos recortes presupuestarios como parte de las medidas de ahorro de costes del Tesoro podría afectar al futuro del HMS Queen Elizabeth y el HMS Prince of Wales. 01 Ene 2025. Nikolai Yevtushenko || Revista Militar. <https://fdra-naval.blogspot.com/2025/01/royal-navy-necesita-realmente-dos.html>

Aunque la economía del Reino Unido está creciendo más rápido (si está creciendo, es discutible) que cualquiera de los socios del G7, la insistencia del nuevo gobierno laborista en un "agujero negro" de 22.000 millones de libras (28.500 millones de dólares) en las finanzas públicas y la continua negatividad sobre las perspectivas económicas del país podrían conducir a importantes recortes en el presupuesto de defensa. Si eso sucede, todos los servicios militares intentarán recortar los costos donde sea posible, y el Ministerio de Defensa puede recortar o retrasar los proyectos de adquisición. La flota no será una excepción, y la relativa inactividad de los dos portaaviones de la Armada, así como la presencia de problemas mecánicos en cada uno de ellos que requieran reparación, puede llevar a que cada barco se coloque a su vez en modo de "alta preparación", efectivamente desmantelado, bajo un nombre diferente. Cuando los conservadores de la oposición le preguntaron sobre el impacto potencial de la Revisión Estratégica de Defensa en las capacidades de los portaaviones de la Marina Real, el Secretario de las Fuerzas Armadas, Luke Pollard, dijo el 24 de octubre de 2024 que "las capacidades de los portaaviones son importantes para la defensa". Sin embargo, continuó hablando de "la importancia del poder marítimo en general", que dijo que había sido resaltada por la respuesta de la Marina Real a los ataques hutíes a los buques mercantes en el Mar Rojo antes de 2024.

Cabe destacar que la respuesta de la Marina Real se centró en el uso de sus destructores. Defensa Tipo 45, que tuvieron un buen desempeño, reivindicando docenas de derribos. drones hutíes y misiles antibuque, disparados contra buques civiles. La ausencia de un portaaviones de clase Queen Elizabeth fue notable dada su relativa proximidad a la región y la capacidad teórica de llevar un grupo de defensa aérea. Con el HMS Prince of Wales encargado de la función de buque líder para el despliegue del Grupo de Ataque de Portaaviones (CSG) de 2025 (la Gran Expedición Oriental sigue en duda, con un número suficiente de barcos y unidades de apoyo aún por encontrar), que verá al CSG dirigirse a la región del Indo-Pacífico, llevándose consigo la mayor parte de los cazas F-35B disponibles del Reino Unido, el HMS Queen Elizabeth es potencialmente vulnerable (un portaaviones sin un grupo aéreo es simplemente un gran objetivo). El concepto de una clase de dos buques de la Royal Navy que se desmantelan de forma rotativa no es ajeno al servicio, y los buques de desembarco de la clase Albion (que consisten en el HMS Albion y el HMS Bulwark) están en proceso desde 2010. Cada buque de la clase Albion pasa alrededor de seis a siete años en desmantelamiento, y se va poniendo al día gradualmente cuando llega el momento de hacerse a la mar. La medida reduce los costos operativos de la Royal Navy y libera a la mayoría de la tripulación de 6 miembros para su uso en otros buques.

En enero de 2024, se reveló que la incorporación de marineros de reemplazo que abandonan la Royal Navy había disminuido un 22,1% en el año hasta el 22 de marzo de 2023, lo que pone de relieve problemas de contratación más amplios y presiones sobre el personal existente. Con alrededor de 700 efectivos, los portaaviones de la clase Queen Elizabeth están absorbiendo una proporción significativa del personal existente. En enero de 2024, la Marina Real y los Royal Marines contaban con una dotación de personal de 31, frente a los 910 registrados en enero de 2033. El primer CSG del Reino Unido se desplegará en

2021, lo que significa una brecha de cuatro años entre esa operación y el segundo despliegue en 2025. Es probable que el HMS Queen Elizabeth o el HMS Prince of Wales puedan pasar un período similar en un estado de preparación intensificado, con períodos operativos que permitan tiempo para prepararse para los CSG cuatrienales y el resto del tiempo que pasen en aguas europeas llevando a cabo misiones de entrenamiento del Reino Unido y la OTAN. Si el Reino Unido necesita opciones de ataque aéreo, podría utilizar sus bases militares soberanas en Chipre o instalaciones aliadas en Omán y los Emiratos Árabes Unidos para llevar a cabo operaciones en la región de Oriente Medio y el norte de África. La ausencia de un portaaviones británico para reemplazar al USS Gerald R. Ford y su grupo de ataque, que se desplegó desde el Mediterráneo a principios de 2024 después de que estallaran los combates entre Israel y Hamás en octubre de 2023, sugiere que el gobierno del Reino Unido ha elegido una solución más favorable. Esto es a pesar del hecho de que la razón principal declarada para la creación de portaaviones en la Armada británica fue su capacidad de "deslizarse" en las operaciones navales estadounidenses si fuera necesario.

Ambos portaaviones de la clase Queen Elizabeth han tenido dificultades desde que entraron en servicio, requiriendo reparaciones y estando fuera de servicio durante meses o incluso años. En octubre de 2020, el HMS Prince of Wales sufrió graves inundaciones en la sala de máquinas tras la explosión de una tubería principal contra incendios, lo que provocó importantes daños en los cuadros de distribución. En agosto de 2022, el HMS Prince of Wales se encontraba en una travesía transatlántica para participar en unos ejercicios frente a la costa este de Estados Unidos cuando se descubrió un problema con su hélice de estribor, lo que lo obligó a regresar de inmediato a la base naval de Portsmouth. Tras varias semanas en Princess Royal Dock, donde se le quitó la hélice de estribor de 33 toneladas, el HMS Prince of Wales fue enviado a velocidad reducida al astillero Babcock en el estuario de Forth para realizar reparaciones en dique seco. En mayo de 2023, se estimó que de los 1251 días que el HMS Prince of Wales había estado en servicio, el barco había pasado solo 267 días en el mar, de los cuales 411 días los pasó atracado o en el muelle en reparación. El porcentaje de días en el mar del HMS Prince of Wales en relación con sus días de servicio fue de tan solo el 21,3 %. En febrero de 2024, el HMS Queen Elizabeth no pudo continuar con el ejercicio Steadfast Defender de la OTAN después de que se detectara un "problema" con la conexión del eje de la hélice de estribor. Los funcionarios dijeron que el problema no estaba relacionado con problemas con el HMS Prince of Wales. En general, se puede concluir que se está proporcionando una "base científica" para el desmantelamiento de uno de los portaaviones.

El hecho de que Inglaterra no necesite dos portaaviones ya se discutió durante la fase de construcción. Querían cancelar la construcción del HMS Prince of Wales o convertirlo en un portahelicópteros durante la construcción para reemplazar al Ocean, que estaba siendo desmantelado. Lo que sucederá a continuación, ya veremos, ya que queda poco tiempo hasta 2025. La revisión propuesta con una amplia modernización puede salvar al HMS Queen Elizabeth de una repentina amortización. Pero la suma allí "parece" muy grande. Es poco probable que inviertan tanto dinero en la modernización de un barco que pronto será inutilizado (dado de baja).

Proteus: el revolucionario helicóptero no tripulado de Leonardo para misiones navales



Imagen digital del nuevo RWUAS "Proteus". (foto Leonardo)

La multinacional italiana Leonardo ha presentado el diseño de su innovador demostrador de helicóptero no tripulado Proteus, especializado en operaciones navales y desarrollado con financiación de la Real Marina británica y el equipo de Innovación de Capacidades Futuras del Ministerio de Defensa del Reino Unido. Julio Maíz, 09 ene 2025.

Esta colaboración es un importante paso en la modernización de las capacidades de la Real Marina o *Royal Navy*, aunque la implicación del equipo de Innovación de Capacidades Futuras o FCI (*Future Capability Innovation*) del organismo encargado de la adquisiciones de equipos y apoyos para la Defensa o DE&S (*Defence Equipment and Support*) del **Ministerio de Defensa del Reino Unido** permitirá que la tecnología favorezca en el futuro al conjunto de las Fuerzas Armadas británicas. **El helicóptero no tripulado Proteus**, que tendrá un peso de 3 toneladas aproximadamente, se enmarca en la estrategia de transformación de la Aviación Naval de la *Royal Navy*, que contempla un marco temporal hasta 2040. La colaboración de **Leonardo** se basa en la metodología "Agile", que divide el proyecto en fases. Con 71 millones de euros de inversión y contratado en 2022, ha avanzado a buen ritmo, **estando previsto que el demostrador pueda volar por primera vez a mediados de este año**. La bodega de carga modular del **Proteus** es una característica central, que facilita configuraciones específicas para cada misión. Esta flexibilidad permite a los operadores intercambiar con más facilidad la capacidad de combustible por cargas útiles de misión adicionales, ampliando su alcance en funciones como guerra antisubmarina o ASW (*Anti Submarine Warfare*) o el reconocimiento marítimo. Leonardo ofrece un tipo de aeronave capaz de realizar múltiples misiones, dado que el **Proteus** reduce la carga logística y los costos asociados con el mantenimiento de flotas.

Otra de las claves es que **Leonardo** ha integrado herramientas digitales avanzadas para agilizar el desarrollo de **Proteus**, como su gemelo digital (una réplica virtual exacta del helicóptero) que facilita las pruebas sintéticas. Junto con el uso de algoritmos de inteligencia artificial o IA y aprendizaje automático o ML (*Machine Learning*), la suma de tecnologías acelera el "aprendizaje" de los vuelos autónomos requeridos y las capacidades de misión más solicitadas, al tiempo que reduce significativamente los costos de desarrollo. Además, facilitará en extremo las siempre complicadas tomas en las cubiertas de

vuelo de los navíos en navegación de los VTOL (*Vertical Take-Off and Landing*). El diseño contempla el amplio uso de en su construcción de materiales compuestos avanzados, con más de 40 de sus componentes fabricados con estas técnicas de última generación y la incorporación de fabricación aditiva, como la impresión 3D. **El helicóptero Proteus, al que se define como un medio RWUAS (Rotary Wing Uncrewed Aircraft Systems)**, se ha presentado como un elemento de futuro de la *Royal Navy*, como demuestra la imagen digital de la presentación en la que se ve en un escenario marítimo y al fondo lo que parece ser una de las nuevas **fragatas del Tipo 26** de esta puntera fuerza naval de la OTAN. Leonardo destaca que el programa se realiza en su planta de Yeovil al suroeste de Inglaterra), la sede de British Helicopters. (**Julio Maíz**)

Gibraltar dry docks ‘limited’ role in Royal Navy maintenance



On 21 January 2025, Lord West of Spithead asked the Ministry of Defence whether the dry dock facilities in Gibraltar could help alleviate current and future docking bottlenecks for Royal Navy vessels. By Lisa West - Jan 22, 2025. <https://ukdefencejournal.org.uk/gibraltar-dry-docks-limited-role-in-royal-navy-maintenance/>

In his response, Lord Coaker, Minister of State for Defence, explained that “*the docking capacity to undertake upkeep on submarines and warships is the subject of ongoing analysis as part of the Royal Navy’s planning process.*”

He highlighted that the Naval Support Integrated Global Network (NSIGN) Programme is a key part of these efforts, providing a framework for optimising global support for naval maintenance. Lord Coaker further noted that “*while the dry dock facilities in Gibraltar have recently been used for maintenance of Offshore Patrol Vessels,*” there is “*no current plan or policy for the use of Gibraltar in commercial arrangements in the future.*” Instead, he clarified, “*the facilities will generally be utilised when there is a specific operational or commercial need.*” This response underscores that while Gibraltar’s facilities remain a valuable resource for occasional use, they are not currently seen as a long-term solution to easing docking bottlenecks. The Royal Navy’s NSIGN Programme continues to assess and adapt maintenance strategies across its global network to meet operational and strategic demands.

Royal Navy submarine diplomacy: sending a warning to Russia



In this article, we consider in more detail the implications following the revelation that an RN submarine deliberately surfaced close to the Russian spy ship Yantar in November 2024. <https://www.navylookout.com/royal-navy-submarine-diplomacy-sending-a-warning-to-russia/> 24 ene 2025.

It is extremely rare for a submarine to choose to give away its position. This goes against the instinct of every submariner to remain covert and undetected at all times. Stealth and invisibility are the submarine’s main advantages but once detected, the boat is inherently vulnerable, especially when on the surface. However, being unpredictable and evolving tactics swiftly to have relevant effect is part of why RN submarines are so feared. The move was undoubtedly effective, a 7,400-tonne Astute-class submarine surfacing is quite spectacular, even when expected, but rising unannounced from the deep would certainly have got the Russian’s attention. With maritime patrol aircraft overhead and warships already observing the Yantar’s every move it might be argued that surfacing an SSN was unnecessary. Besides the lethal threat to a ship posed by a submarine, it was a reminder that the UK can also deploy under water assets to counter Russian activity.

While unorthodox, this demonstrates an increasing determination by the government to deter any interference with Critical Undersea Infrastructure. The decision to surface would have to have been balanced against the risk of Yantar gathering close-up signature information about the Astute. It seems unlikely she carries sophisticated hull-mounted sonars but might be able to deploy off-board sensors quickly. Yantar is an unarmed ship, capable of about 15 knots but if there had been a Russian warship in the vicinity, the whole scenario would have been very different. Intentionally revealing the presence of a boat is unusual, although not entirely unprecedented. There have been incidents of submarines deliberately showing themselves to achieve either a specific tactical objective or for strategic signalling reasons. Few are recorded in the public domain, but in the 1970s HMS Osisris kept her periscope raised close to a Soviet AGI (intelligence gathering vessel) to distract attention away from a Polaris boat leaving the Clyde at the start of a deterrent patrol. (See [Hunter Killers](#) by Iain Ballantyne). During the Cold War, aggressive submarine operations by both sides were more common than today. Recent events are closer to the spirit of that ‘cat and mouse’ game that occupied enormous effort and resources but took place largely out of sight.

We see you

Speaking in the Commons Defence Secretary Healy said: “*I want President Putin to hear this message: We see you, we know what you are doing and we will not shy away from robust action to protect this country*”. Armed Forces Minister, Luke Pollard subsequently explained to the BBC: “*...that’s why we declassified the incident that took place in November. That’s*

why we are making public that we had Royal Navy, RAF and RFA assets observing what the Russian Spy ship was doing – we surfaced a submarine alongside it to send a very clear message” It should be noted that, although close to the UK, Yantar stayed outside the 12-mile territorial limit and was entitled to enter international waters nominally conducting ‘innocent passage’. The MoD says that so far, Yantar has complied with normal rules of navigation but this does not mean she has not been surveying undersea infrastructure or at least trying to give the appearance of doing so. During Yantar’s voyage from her Northern Fleet Base, she intermittently chose to turn on her AIS, thus intentionally revealing some of her activities to the public. Her AIS was active on 7th November when over the Langeland Nord pipeline that supplies the UK with Norwegian gas. She was monitored passing eastward through the English Channel but her unusual detour into the Irish Sea first became public on 14th November when she again briefly turned on her AIS just north of the Isle of Man. At the same time, the RN SUBFACTS scheme that provides warnings to fishing vessels advised that there would be submarine activity in the same area. Unconfirmed reports in the [Daily Mail](#) say the surfacing incident occurred (probably a day or two later) in the southern part of the Irish Sea, off Widemouth Bay on the north Cornish coast. This is a landing point for several transatlantic cables and not far from the GCHQ listening station at Bude.

Signalling and messaging

From the Russian perspective, they would probably consider this aspect of Yantar’s recent voyage something of a success. For a relatively small cost, they tie up NATO naval resources and get plenty of attention which may stoke disproportionate fear of Russian capabilities. The deployment is not just performative, they gather intelligence, test reactions and signal their potential to interfere with UK CUI, should they choose. The ship that has become a household name may also distract from other more nefarious activities being conducted by their submarines and submersibles that can be deployed more covertly underwater. The timing of the incident was fortuitous as the RN SSN force had finally begun to recover from its long spell of inactivity and there were three boats at sea in mid-November. The very rare example of a Minister talking publicly about submarine operations has provided a badly needed ‘good news’ story for the RN. This incident neatly showed the navy at its best, protecting the nation in a way that is clear for everyone to understand. Media coverage also showed the more ‘routine’ escort duties carried out by HMS Somerset, including deploying on Christmas Day, as well as RFA Proteus, pictured facing down the Yantar in a kind of disease versus cure moment.

Royal Navy renames final Astute-class submarine



In a surprising announcement on Sunday evening, the Royal Navy revealed that the seventh and final Astute-class nuclear-powered submarine, previously named HMS Agincourt, will now be called HMS Achilles. By George Allison - Jan 26, 2025.

The change was shared via the Royal Navy’s official Twitter account, marking a departure from the name announced in 2018. The boat’s name was confirmed in May 2018, having previously held the in-work name of Ajax. The Royal Navy stated: “*The 7th Astute-class submarine is to be named HMS Achilles, as approved by The King. The name is appropriate in light of the 80th anniversaries this year of VE and VJ Day. Six ships have previously borne the name, earning six battle honours, including the River Plate and Okinawa.*” The name HMS Agincourt was initially confirmed in 2018 when the Ministry of Defence signed a £1.5 billion contract with BAE Systems for the construction of the vessel in Barrow-in-Furness, Cumbria. At the time, it was highlighted as the sixth Royal Navy vessel to commemorate the Battle of Agincourt of 1415 and a significant contributor to supporting 8,000 jobs in the UK. HMS Achilles brings a storied legacy of its own, with six previous ships bearing the name and earning notable battle honours, including actions during the Second World War such as the Battle of the River Plate and the Battle of Okinawa. The decision to adopt the new name appears to align with commemorations of the 80th anniversaries of Victory in Europe (VE) and Victory over Japan (VJ) Day. While the Royal Navy website still lists HMS Agincourt as the seventh Astute-class submarine, the latest announcement signals a definitive shift. The Astute-class submarines represent some of the most advanced hunter-killer submarines in the Royal Navy, equipped with cutting-edge technology for intelligence gathering, surveillance, and strike capabilities. The rebranding of the submarine underscores the Royal Navy’s tradition of honouring its historical legacy while adapting to the present. As HMS Achilles, the vessel will carry forward a name rich in naval heritage and symbolic of strength and resilience.

The names

The name *HMS Agincourt* was originally chosen for the seventh Astute-class submarine in 2018, honouring the historic Battle of Agincourt in 1415. This name holds deep significance in Royal Navy tradition, as five previous vessels have carried the title, each reflecting the bravery and tactical brilliance demonstrated in that battle. As reported in the *Daily Express* in January 2024, naval chiefs were criticised for allegedly discussing a potential name change out of “fear of upsetting the French.” According to the report, some observers labelled such deliberations as “woke nonsense,” reigniting debate over whether the name was appropriate given modern diplomatic sensitivities. The new name, *HMS Achilles*, announced in January 2025, replaces the previous designation and marks a shift in symbolism. *Achilles* has a distinguished naval history, with six previous Royal Navy ships bearing the name and earning battle honours, including at the River Plate and Okinawa. The renaming pays tribute to the 80th anniversaries of VE and VJ Day, reinforcing the vessel’s role in representing strength, resilience, and the enduring commitment of the Royal Navy to protecting national and allied interests.

The Astute class

The Astute class is the Royal Navy’s latest fleet of nuclear-powered submarines (SSNs), designed to replace the Trafalgar-class submarines. Constructed by BAE Systems Submarines in Barrow-in-Furness, the class comprises seven boats, with the

first, HMS Astute, launched in 2007 and fully operational by 2014. These submarines, integral to the UK's maritime defence strategy, are estimated to cost over £1.65 billion per vessel as of 2015. Astute-class submarines measure 97 metres in length and displace up to 7,800 tonnes submerged. They are powered by a Rolls-Royce PWR 2 nuclear reactor and MTU diesel generators, allowing unlimited range and a top speed of 30 knots. With an endurance of approximately 90 days, they house a crew of 98 and can carry up to 38 weapons, including Tomahawk Block IV cruise missiles and Spearfish torpedoes. Advanced sensors, such as the Thales Sonar 2076 and optronic masts, enhance their operational capabilities. The Astute class has been a significant technological advancement for the Royal Navy, boasting superior endurance, stealth, and firepower. Currently, six boats have been completed, with five in active service and one under construction. These submarines will eventually be succeeded by the SSN-AUKUS class, as part of ongoing efforts to modernise the Royal Navy's fleet.

VARIOS

Los avances navales chinos en 2024 – Parte 1: Principales programas



Portaaviones y escoltas de la Armada del PLAN realizan una "sesión fotográfica" en el Mar de China Meridional.

Los avances de la Armada china en 2024 han tenido algunos matices en comparación con años anteriores. La primera mitad de este análisis en dos partes ofrecerá una descripción general de los principales programas de construcción del PLAN. Este informe se centra en los eventos relevantes en 2024 para portaaviones, portaaviones anfibios, destructores y fragatas de la Armada china. 02 enero, 2025. Galaxiamilitar.es

Los cambios en el ritmo de los lanzamientos se deben a tres aspectos principales. El primero es cómo los nuevos programas de construcción naval han sucedido a los esfuerzos de construcción de lotes anteriores. La pausa temporal en la construcción del DDG Tipo 055, la nueva fragata Tipo 054B y el también nuevo portaaviones anfibio Tipo 076 son ejemplos de ello.

En segundo lugar, el año pasado se produjo una cantidad considerable de cascos derivados de buques de combate navales para la Guardia Costera china. Se trata principalmente de cascos derivados del Tipo 054A-FFG producidos en Hudong, en Shanghái, y Huangpu, en Cantón.



Tres cúteres derivados del Tipo 054A para el acondicionamiento de la Guardia Costera china en Huangpu, con un FFG Tipo 054B visible detrás.

En tercer lugar, Hudong y Dalian han realizado algunos cambios en la forma en que los astilleros producen buques de guerra. Hudong trasladó la producción de sus antiguas instalaciones en el río Huangpu a la isla Changxing. Mientras tanto, Dalian no está produciendo actualmente buques de guerra en su dique seco primario utilizado anteriormente, utilizándolo para contratos civiles. El constructor trasladó el ensamblaje naval del puerto de Dalian a Dagushan al otro lado de la bahía.

Programas de portaaviones

En la actualidad, China está en desarrollo de actualizaciones de sus tres portaaviones: el CV-16 Liaoning, el CV-17 Shandong y CV-18 Fujian también conocidos como "Tipo 001", "Tipo 002" y "Tipo 003", que representan la madurez y el desarrollo de la fuerza de portaaviones china. El CV-16 Liaoning completó en abril su revisión integral en Dalian. Como parte de este trabajo, el portaaviones recibió modificaciones como la optimización de los elevadores de municiones y equipos. Además, una maqueta del J-35 de próxima generación a bordo sugiere que tanto el Liaoning como el Shandong admitirán esta importante nueva capacidad.



El CV-16 Liaoning regresa de las pruebas en el mar tras su modernización en marzo de 2024. Observe las maquetas de aviones en cubierta, una de las cuales es un J-35.

Modernización y ejercicios para portaaviones STOBAR

El Liaoning una vez completada su modernización, continuó con pruebas en el mar. El Shandong prosiguió con varios cruceros para calificar al personal. Ambos portaaviones siguen siendo principalmente un recurso de entrenamiento, ya que el PLAN continúa aumentando los recursos de aviación de los portaaviones. El Shandong realizó una navegación corta en abril en el Mar de China Meridional, seguida de un despliegue más completo en julio. El segundo crucero incluyó entrenamiento con un portaaviones de asalto anfibio Tipo 075 y escoltas en el Mar de China Meridional. Luego, el Shandong se dirigió al Mar de Filipinas. La región se ha convertido en un área de entrenamiento rutinario para los portaaviones chinos con relevancia estratégica por la proximidad a Taiwán y los enfoques de la SCS. En septiembre, el Liaoning CV-16 reacondicionado se dirigió al sur a través del estrecho de Taiwán y realizó dos rondas de ejercicios también en el mar de Filipinas. En la segunda etapa, el Liaoning participó en los ejercicios de servicio conjunto “Joint Sword 2024b” en Taiwán, en los que también participaron la PLAAF y la Guardia Costera china.



CV-17 Shandong con un LHD 31 Hainan Tipo 075 y un buque de reabastecimiento de flota Tipo 901 en el Mar de China Meridional.

Entre los cruceros del Liaoning, ambos portaaviones realizaron una sesión fotográfica de alto perfil en el Mar de China Meridional en octubre. Este evento también mostró por primera vez un número sustancial de aviones de combate J-15T con capacidad de lanzamiento por catapulta volando desde ambos barcos. Este hito tiene una relación obvia con los esfuerzos de la PLAN centrados en el tercer portaaviones, el CV-18 Fujian.

El Fujian inicia pruebas en el mar, mientras emerge el “Tipo 004”

El CV-18 Fujian, también conocido como “Tipo 003”, completó su primera prueba en el mar en mayo de 2024, lo que representa la segunda etapa de su capacidad de portaaviones. El super portaaviones equipado con catapulta realizó cinco pruebas en el mar más, y la última de ellas comenzó solo unos días antes de finales de 2024. La prueba más reciente está en curso y puede incluir lanzamientos y recuperaciones de aeronaves.



El CV-18 Fujian en su primera prueba en el mar en mayo de 2024

Por último, en noviembre, los medios occidentales, citando a analistas estadounidenses, informaron que el desarrollo chino del portaaviones de próxima generación “Tipo 004” parece estar muy avanzado. El Tipo 004 probablemente incluirá propulsión nuclear y representa la tercera etapa futura del desarrollo del portaaviones del PLAN. Los preparativos relacionados incluyen la instalación de un reactor terrestre para realizar pruebas cerca de la ciudad de Leshan, en la provincia de Sichuan. Haciéndose eco de este desarrollo, la maqueta del portaaviones terrestre en Wuhan está siendo objeto de una importante reconstrucción desde al menos noviembre de 2024. Ambos acontecimientos sugieren que se están realizando preparativos avanzados para finalizar el diseño del nuevo portaaviones. El siguiente paso sería recibir pedidos de equipos a largo plazo y, finalmente, ensamblar los módulos en un astillero relevante, como Dalian o Jiangnan. En este momento, sigue sin estar claro si este desarrollo implica la transición del “Tipo 003” al “Tipo 004”. Otra posibilidad es que comience la construcción de otro portaaviones tipo Fujian, mientras madura el diseño del Tipo 004.

Programa de portaaviones anfibios

El desarrollo de la capacidad de portaaviones anfibios del PLAN siguió siendo una característica clave en 2024. El cuarto LHD Tipo 075 pasó la mayor parte de 2024 con trabajos de acondicionamiento después de su botadura en diciembre de 2023.

El portaaviones, aún sin nombre, parece haber realizado una primera prueba en el mar en agosto, seguida de un breve regreso al dique seco original de Hudong en el río Huangpu para realizar más trabajos a principios de octubre. El barco regresó a la dársena de acondicionamiento de Hudong en la isla Changxing a finales de octubre, donde el portaaviones ha permanecido hasta ahora. Más trascendental para la fuerza anfibia fue el rápido ensamblaje del LHD equipado con catapulta, el Tipo 076, de mucho mayor tamaño, que culminó con su bautizo y botadura a finales de diciembre. El buque, llamado “Sichuan” y con el número de casco asignado 51, ahora está atracado en la misma dársena en Hudong, isla Changxing, que el cuarto Tipo 075, para un equipamiento adicional que probablemente llevará la mayor parte o la totalidad de 2025.



El buque de guerra Tipo 076 LHD se traslada a su lugar de atraque después de su botadura a finales de diciembre de 2024. Nótese el cúter derivado del CCG Tipo 054A en el centro, y el buque de guerra Tipo 075 LHD a la derecha.

Destructores y fragatas

Los programas de portaaviones dominaron los desarrollos navales chinos en 2024. La producción para la flota de escolta asumió una postura menos visible. En términos generales, 2024 presentó menos lanzamientos de combatientes de la PLAN en comparación con los años anteriores. Sin embargo, múltiples eventos y desarrollos son dignos de mención en este sentido.

En enero y mayo, los constructores Dalian y Jiangnan botaron dos de los buques Type 055, clasificados como cruceros por el Departamento de Defensa de Estados Unidos, pertenecientes al segundo lote de producción. Al menos otros dos cascos están en construcción en ambos astilleros.



Equipamiento del DDG Tipo 055 en Dalian. Este es el décimo casco en producción del 055 hasta el momento.

Producción constante para PLAN en los cuatro astilleros principales

Dalian y Jiangnan también siguen produciendo destructores Tipo 052D. Dalian había botado dos cascos en enero y mayo de 2024, y desde entonces la producción se ha trasladado a su astillero de Dagushan al otro lado de la bahía. La producción en Jiangnan es más difícil de verificar. Un casco de este último lote, probablemente una unidad de Jiangnan producida anteriormente, está operativo en PLAN. Jiangnan ha botado al menos un 052D más en 2024. Ambos cascos de la fragata de próxima generación Tipo 054B comenzaron y completaron sus pruebas de construcción en 2024. Los dos barcos también recibieron los números de casco, 545 y 555 respectivamente, en noviembre y diciembre, lo que sugiere que la puesta en servicio es inminente. Curiosamente, aunque no parece que haya más Tipo 054B en construcción en este momento, los constructores Hudong y Huangpu continúan produciendo y lanzando un Tipo 054A modificado, conocido como Tipo 054AG. La nueva variante cuenta con una cubierta de vuelo extendida, probablemente para soporte del helicóptero Z-20, y el mismo cañón principal nuevo que se vio en el Tipo 054B. Ambos astilleros combinados han lanzado al menos tres 054AG en 2024.



En esta imagen de finales de diciembre de 2024 se ve una fragata Tipo 054B con número de casco 555 en Huangpu, Guangzhou. Detrás se ve una fragata Tipo 054AG.

La producción naval se ralentiza, aumentada por los pedidos de la Guardia Costera

Huangpu y Hudong siguen lanzando variantes del tipo 054A adaptadas para la Guardia Costera china. En una línea similar, el constructor de destructores Jiangnan ha producido un casco para el CCG basado en el diseño 052D. Este casco en particular se había botado en octubre y comenzó a someterse a pruebas en el mar en diciembre. Solo Dalian parece permanecer ausente de la producción de cascos para CCG. Este aspecto de los desarrollos navales chinos en 2024 ilustra que, a pesar de una aparente desaceleración en la construcción naval, todos los constructores siguen razonablemente ocupados produciendo más cascos equivalentes al tamaño de fragatas y destructores. El desarrollo también sigue las actividades ampliadas del CCG. Además, Hudong ha demostrado que, a pesar de la reubicación de sus instalaciones de producción primarias del río Huangpu a la isla Changxing, el astillero apenas ha ralentizado la construcción, botando tres cascos del tamaño de una fragata y un gran buque de cubierta plana desde el nuevo dique seco el año pasado. Dalian, si bien no utilizó su gran dique seco para la nueva producción de escolta en 2024, botó un nuevo Tipo 055 desde las instalaciones más pequeñas de Dagushan y ha puesto en grada un Tipo 055 más, además de un DDG Tipo 052. La segunda parte de esta revisión se centrará en los submarinos del PLAN, sus auxiliares y lo que podrían calificarse como esfuerzos “irregulares” de la industria de construcción naval china. (Fin 1ª parte) *Alex Luck*

Australia: reclutan tripulantes para submarino nuclear con un sueldo de au\$120.000 «sin necesidad de experiencia.»



Defensa esboza una estrategia a largo plazo para dotar de personal de submarinos clase Virginia previstos para la década de 2030 (AUKUS). 25 dic 2024.

<https://www.elsnorkel.com/2024/12/australia-reclutan-tripulantes-submarino-nuclear.html>

Defensa esboza una estrategia a largo plazo para dotar de personal a los submarinos estadounidenses de la clase Virginia previstos para la década de 2030 como parte del acuerdo Aukus. La Marina australiana ofrece a los graduados de secundaria «sin experiencia alguna» hasta 120.000 dólares para convertirse en oficiales de submarinos nucleares que acabarán gestionando los reactores nucleares y los sistemas de armamento. La campaña de reclutamiento se ha puesto en marcha a pesar de que no se espera que Defensa reciba un submarino de la clase Virginia de los EE.UU. como parte del acuerdo Aukus hasta al menos principios de la década de 2030 y en medio de advertencias de costes excesivos y retrasos. Un anuncio de empleo de la Armada se dirige a personas que hayan «terminado recientemente la escuela o estén estudiando en la actualidad» con la promesa de llegar a «conducir el buque y trazar su posición». «*Tu formación te dotará primero de conocimientos técnicos sobre propulsión nuclear, la plataforma y sus equipos*», decía el anuncio. «*Después pasarás a la cualificación de submarino y supervisarás las operaciones diarias, y algún día podrías dirigir a toda la tripulación como oficial al mando*». Un portavoz de Defensa dijo que la campaña de contratación formaba parte de una estrategia a largo plazo para garantizar que se disponía de suficiente personal especializado para desplegar el submarino una vez adquirido.

El personal en prácticas complementaría al «personal experimentado transferido de todas las fuerzas de defensa australianas». «*Con ello nos aseguramos de contar con la combinación adecuada de candidatos y de que haya tiempo para generar una trayectoria profesional sostenible*», declaró el portavoz.

Una vez aceptados, los oficiales recibirían 12 meses de formación nuclear en Estados Unidos y tres meses de cursos básicos de submarinismo y guerra. A continuación, los oficiales serían destinados a un submarino de navegación marítima para continuar su formación. Los técnicos de submarinos nucleares recibirían 18 meses de formación en Estados Unidos, incluidos seis meses de teoría nuclear y 12 meses de formación práctica en buques existentes. Los técnicos también serían destinados a submarinos marítimos. «*Un submarino de la clase Virginia está tripulado por oficiales y marineros altamente cualificados*», declaró el portavoz. «*Esto requiere tiempo y procesos de formación muy sofisticados*». El anuncio de empleo también ofrece a los reclutas «oportunidades de viajar, seguridad en el empleo, incrementos salariales a medida que se progresa en la formación y los rangos, comidas preparadas por chefs en el mar, instalaciones sociales y de fitness, equilibrio entre destinos en tierra y en el mar [y una] variedad de asignaciones». Este mes, el ministro de Defensa, Richard Marles, confirmó que el personal de la Armada estaba recibiendo formación en submarinos de la clase Virginia en Estados Unidos y en submarinos de la clase Astute en el Reino Unido. «*El desarrollo de las capacidades y la experiencia necesarias para operar con seguridad submarinos de propulsión nuclear armados convencionalmente constituye el núcleo de la vía Aukus*», declaró Marles.

En el pasado, Defensa ha tenido dificultades para contratar personal suficiente. En una reunión informativa con Marles en 2022, obtenida en virtud de las leyes sobre libertad de información, Defensa advertía: «En el último año se han registrado menores logros de reclutamiento y mayores tasas de baja, lo que ha provocado que el tamaño de la plantilla de las ADF y del [Departamento de Defensa] esté por debajo de los niveles aprobados». El gobierno federal también financió un nuevo centro de formación en HMAS Stirling, una base de la Marina Real Australiana en Australia Occidental, para formar a la mano de obra local que desplegará los submarinos de la clase Virginia. EE.UU. tiene previsto vender a Australia al menos tres submarinos de propulsión nuclear de la clase Virginia, y potencialmente cinco, en la década de 2030, antes de que los submarinos construidos en Australia entren en servicio en la década de 2040. En el periodo previo a las adquisiciones, a partir de 2027 como muy pronto, está previsto establecer una presencia rotatoria de un submarino clase Astute de la Royal Navy y hasta cuatro submarinos clase Virginia de la marina estadounidense en HMAS Stirling.

Fuente:

Henry Belot. (2024, December 23). *Australian Navy advertises nuclear submarine job with \$120,000 salary and “no experience” needed*. The Guardian. <https://www.theguardian.com/world/2024/dec/24/australia-navy-nuclear-submarine-job-salary>

Del MiG-21 al Rafale: Croacia moderniza su Fuerza Aérea con cazas compatibles con la OTAN.



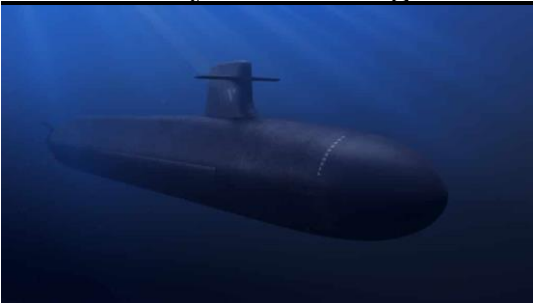
La Fuerza Aérea de

Croacia ha recibido en diciembre de 2024 los últimos aviones de combate Dassault Rafale lo que marca un salto significativo en sus capacidades defensivas y ofensivas y alinea su fuerza aérea con los estándares de la OTAN, fortaleciendo el papel del país dentro de la alianza. 10 enero, 2025. galaxiamilitar.es

El programa Rafale sustituye al MiG-21, que ocupa un lugar destacado en la historia de la Fuerza Aérea Croata. Durante la Guerra de Independencia de Croacia (1991-1995), el MiG-21 desempeñó un papel fundamental en el establecimiento de la nueva fuerza aérea de Croacia. Al comienzo del conflicto, Croacia no tenía una fuerza aérea oficial, pero a medida que avanzaba la guerra, se adquirieron varios MiG-21. El MiG-21 es un avión de combate supersónico diseñado por la Oficina de Diseño Mikoyan-Gurevich de la Unión Soviética. Conocido por su nombre de la OTAN Fishbed, es uno de los aviones de combate más emblemáticos y de mayor producción de la historia. Presentado en 1959, el MiG-21 se convirtió en la primera combinación exitosa de un caza y un interceptor en una sola plataforma. Desarrollado durante la Guerra Fría para proporcionar a las naciones del Pacto de Varsovia un avión a reacción rentable, confiable y rápido que pudiera enfrentarse a los cazas occidentales. Estos versátiles aviones, conocidos por su velocidad y agilidad, se convirtieron en símbolos de la determinación y la resistencia de Croacia. Pilotos como Rudolf Perešin, que desertó de la Fuerza Aérea Yugoslava en octubre de 1991 con su MiG-21R, elevaron el avión a la categoría de icono en la memoria colectiva de la nación. Los MiG-21 croatas se utilizaron para misiones de reconocimiento, superioridad aérea y operaciones de apoyo aéreo cercano, a pesar de contar con recursos y piezas de repuesto limitados. Después de la guerra, Croacia siguió utilizando el MiG-21 como su principal avión de combate. La flota se sometió a mejoras a principios de la década de 2000 para ampliar su vida útil y mejorar la aviónica, lo que les permitió cumplir con los estándares de interoperabilidad de la OTAN después de que Croacia se uniera a la alianza en 2009.

El envejecimiento de la estructura y las limitaciones del MiG-21 se hicieron evidentes poco a poco, lo que llevó a la decisión de retirarlo. A finales de 2024, el MiG-21 ha dejado de utilizarse en las Fuerzas Aéreas croatas, lo que ha marcado el fin de una era, pero sigue siendo un símbolo de resiliencia e ingenio en la historia militar de Croacia. El retiro de los MiG-21 ha coincidido con los esfuerzos más amplios de Croacia por modernizar su fuerza aérea. En 2022, el gobierno croata cerró un acuerdo para comprar 12 aviones de combate Dassault Rafale a Francia. El programa Rafale representa un esfuerzo de modernización que pone las capacidades aéreas de Croacia en línea con sus compromisos con la OTAN. Conocido por su versatilidad, el Rafale es un caza multifunción bimotor capaz de realizar misiones de superioridad aérea, ataque terrestre y reconocimiento. Se espera que mejore significativamente la capacidad de Croacia para contribuir a las iniciativas de defensa colectiva de la OTAN. Los primeros Rafale llegaron en abril de 2024 y la flota completa estará operativa en 2025. La transición no solo mejora las capacidades defensivas y ofensivas de Croacia, sino que también alinea su fuerza aérea con los estándares de la OTAN, fortaleciendo el papel del país dentro de la alianza. A la espera de la total operatividad de los nuevos aviones, la protección del espacio aéreo de Croacia (Air Policing) está apoyada, en virtud de los acuerdos de la OTAN, por las Fuerzas Aéreas de Italia y Hungría. Este acuerdo provisional permite a la Fuerza Aérea croata centrarse en el entrenamiento para la flota de Dassault Rafale recién adquirida. *DIE*

French Navy's 2025 budget: What to expect ?



SNLE 3G. Naval Group image.

Every October, budget for the French Armed Forces is updated and voted depending on the needs, the international context and the national budget situation. However, following a vote of no-confidence for the preceding government, there is now a lot of uncertainty regarding what the French military (and its navy) may expect for 2025 and beyond. Martin Manaranche 08 Jan 2025. <https://www.navalnews.com/naval-news/2025/01/french-navys-2025-budget-what-to-expect/>

As planned in the 2024 – 2030 military planning law (*Loi de programmation Militaire – LPM*), the defense budget has been increased to 50.5 billion Euros for 2025. The defense budget report was released and tell us more about the French Navy can expect for 2025 and beyond.

Uncertainty

The core of this article was written before the latest events that happened in the French politics during November and December 2024, what follows is thus subject to a lot of uncertainty and is put back in question. Indeed, early December, a vote of no confidence against the last government has been voted, thus postponing to an unclear date the national defence budget approval (50.5 billion € for the defence). Although a new government was formed twenty days later, political tensions

remain. Instead of the new budget, a special law has been passed allowing the same budget for each public entities in order “to guarantee the continuity of national life and the regular operation of public services”. Even though some projects may be postponed (or worst, cancelled), this budget report still shades some light on the status of some naval projects. The 2025 French defense budget reaches 50.5 billion euros which represents a 3% increase compared to 2024. The 2025 budget also marks the 8th consecutive increase since 2017.

Renewal of the nuclear deterrence force

The French Armed Forces is seen to get a significant increase in their budget, but it is its heart – the nuclear deterrence – that will be the main beneficiary. Around 26 billion euros are allocated to the upgrade and renewal of the deterrence force. For the at-sea deterrence force composed of 4 Le Triomphant-class SSBNs, the funds will serve to maintain and upgrade the current fleet and their infrastructures, and to pursue the development and production of the M51 submarine-launched nuclear ballistic missile in its 3rd standard – M51.3. Work for the M51.4 will start as well. The navy and air force share the deterrence task and in its regard will keep receiving upgraded air-launched nuclear missile – also known as ASMPA – waiting for the new generation: ASN4G which will replace its predecessor after 2030. The *SNLE 3G* (SSBN 3rd generation) program collects around 11 billion euros to pursue the construction and adaptation work of the future 4 SSBNs that will replace the current class. For the record, **the steel cutting ceremony for the first SSBN** took place early 2024 for a commissioning scheduled “after 2035”.

What ships for the surface fleet ?



“Amiral Ronarc’h” , the first FDI frigate for the French Navy set sails from the Naval Group shipyard to begin her maiden sea trials. Naval News picture.

2025 should be the official launch year of the PANG – successor of the sole French aircraft carrier *Charles de Gaulle*. French MoD confirmed the official order of the PANG and its future construction in front of the parliament. The Navy Chief of Staff mentioned during a parliamentary hearing that the order is expected late 2025 without further precisions. Even though, official order and manufacturing is not officially launched, the DGA – French procurement agency – gave its green light to start building the first components like the nuclear reactors that will power the ship. For more details on this program, *Naval News wrote extensively about it*.

The French “first rank” vessels are composed of 8 FREMMs and 2 Horizon-class destroyers and should be complemented of 5 FDI frigates. However the latter will not be completely commissioned before 2032. 1 additional FDI, the fourth one out of five planned by the military programming law, will be ordered next year while the first of the series « Amiral Ronarc’h » will be commissioned. She is currently performing sea trials. The mine warfare flotilla based in Brest, Brittany, will also get its slice of the cake in the frame of the SLAMF program that will replace all legacy mine warfare platforms (Tripartite-class mine hunters, sonar towing vessels, diver support vessels). Order for future mine countermeasure vessels (BGDM) initially expected to be ordered in 2024 and finally postponed to next year will be carried out. The French Navy will have to extend a bit the life of its old Tripartite-class MCMVs. Last year a memorandum of understanding (MoU) was signed for the development and construction of future MCMVs with Belgium and the Netherlands. The French ships could rely on the experience provided by the rMCM program. In the mean time, the flotilla will take delivery of 2 new mine warfare modules. *Naval News* recently covered the module in question. An order for 2 new hydrographic ships and drones – as part of the future hydrographic and oceanographic capability (CHOF) program – should also be executed. The French patrol vessels fleet will be complemented with the arrival of 2 POM (oversea-based OPVs) respectively the third and the fourth out of six eagerly awaited. The second Jacques Chevallier-class replenishment tanker should also be delivered to the Navy. The latter was recently launched on September. *Naval News* interviewed the COs of the first in-class ship which made its maiden operational deployment this year.

Update on future Maritime Aircraft

Regarding the AVSIMAR program (Maritime Surveillance Aircraft meant to replace in-service Falcon 50 mainly mainly stationed in French oversea territories), 5 Falcon 2000 from Dassault Aviation should be ordered. For the record, 7 were already ordered prior to 2024. Until then, 2 upgraded Falcon 50 will arrive as temporary gap fillers. In addition, 2 upgraded Atlantique 2 should join the rest of the squadron based at the naval air station of Lan-Bihoué, Brittany. *Naval News* noticed that there is no mention of the MAWS program meant to replace the current Atlantique 2 MPAs. The joint French-German program is still facing a dead end following German’s decision to place an order for 8 P-8A to replace its ageing fleet of P-3C Orion meant to retire in the 2030s. Following this decision, in December 2022, the French DGA awarded Airbus Defense and Space and Dassault Aviation two study contracts for the architecture based on the Airbus A320neo and Dassault Falcon 10X platforms. A rumor surfaced at Euronaval 2024 in November according to which Airbus with the A321 MPA was about to win the “PATMAR Futur” contract. This was supposed to be announced by the end of December but the final decision is still on hold, likely because of the change of government. In any case, the upgraded Atlantique 2 shall fill the gap and remain in service until their replacement arrive. Same thing for the SDAM program (VTOL UAV for the Navy) especially focused on the VSR 700 from Airbus. In its hearing with the Parliamentary defence commission, the French Navy Chief of Staff highlighted that even though the program seems promising, it is not expected to be in service soon: “*There’s one extraordinary thing about the SDAM, and that is the automatic landing. But one thing that is not so extraordinary is that it’s a long way off. [...] I need drones right away. I’d like to have them right now.*” French Navy Chief of Staff Nicolas Vaujour

Other options being considered by the Navy for SDAM include Schiebel' S100 which are already in-service and the under-development (and larger) S300. Lastly, some updates have been made about the light anti-ship missiles that should have initially equipped the Navy's H160M helicopters. Indeed, the military programming law has been updated to give priority to laser-guided rockets instead of the ANL/Sea Venom. *Naval News* understands that a Thales solution is on the table.

Ammunition

An order about an undisclosed number of various missiles will be carried out. Some budget is allocated also for the renovation and upgrade of missiles used by the French Navy including the naval cruise missile (MdCN) and Exocet. Additional F-21 heavyweight torpedoes and Aster surface to air missiles will be delivered to complete the stocks. *Naval News* understands a new airburst ammunition for the Rapidfire naval gun system is also expect to be ordered in 2025.

Gran avance del programa chino de destructores Tipo 055: El noveno buque se prepara para las pruebas.



La flota de avanzados destructores de misiles guiados Tipo 055 de la Armada del Ejército Popular de Liberación (PLAN) está a punto de ampliarse aún más, con el noveno buque de la serie terminando su equipamiento y entrando en las etapas finales de preparación para sus pruebas de mar inaugurales. Informes recientes indican que el buque ya ha comenzado a repostar. Timothée. Galaxiamilitar.es. 13 ene, 2025.

Se han observado cambios en el diseño exterior del buque, que reflejan posibles mejoras destinadas a aumentar la eficacia operativa y la capacidad de supervivencia. Las ventanas del puente, un componente crítico de la superestructura, presentan ahora una mayor superficie total, pero son menos numerosas. Esta modificación del diseño podría indicar un cambio hacia un mejor conocimiento de la situación por parte de la tripulación, mejorando al mismo tiempo la gestión de la sección de radar del buque. Además, las chimeneas de escape del buque han sido equipadas con tapas cortavientos similares a las instaladas en unidades anteriores del Tipo 055, concretamente en los números 105 a 108. Estas tapas cortavientos probablemente sirven para reducir la radiación infrarroja. Es probable que estas tapas sirvan para reducir las señales infrarrojas y mejorar las capacidades de sigilo del buque.

Comparación técnica

El destructor Tipo 055, también conocido como crucero de la clase Renhai, es un gran combatiente de superficie polivalente desarrollado por China. Tiene un desplazamiento a plena carga de aproximadamente 12.000 a 13.000 toneladas y mide unos 180 metros de eslora. A modo de comparación, los destructores Arleigh Burke clase Flight III de la Marina estadounidense tienen un desplazamiento de unas 9.800 toneladas y una eslora de 154 metros, mientras que los destructores Sejong el Grande de Corea del Sur son ligeramente mayores, con un desplazamiento de unas 11.000 toneladas y una eslora de 165 metros. El Tipo 055 está equipado con 112 celdas del sistema de lanzamiento vertical (VLS) capaces de desplegar una amplia gama de municiones, incluidos misiles tierra-aire, antibuque y de ataque terrestre. El Flight III de la clase Arleigh Burke tiene 96 celdas VLS, una reducción en comparación con el Tipo 055. En cambio, la clase Sejong el Grande tiene 128 VLS, lo que supone la mayor capacidad de misiles entre estos buques. Los sistemas de radar y sensores difieren entre estas plataformas. El Tipo 055 emplea el radar Type 346B, un sistema multifuncional phased-array diseñado para diversos perfiles de misión. El Flight III de la clase Arleigh Burke está equipado con el radar AN/SPY-6, que presenta una sensibilidad y un alcance de detección mejorados en comparación con las variantes anteriores. La clase Sejong el Grande utiliza el Sistema de Combate Aegis integrado con el radar AN/SPY-1D(V), optimizado para el seguimiento y la intervención multiobjetivo. Los sistemas de propulsión de los tres diseños son comparables, ya que tanto el Tipo 055 como la clase Sejong el Grande emplean sistemas combinados de gas y gas (COGAG) para alcanzar velocidades de aproximadamente 30 nudos. La clase Arleigh Burke también alcanza velocidades similares, propulsada por cuatro turbinas de gas General Electric LM2500.

Funcionalmente, el Tipo 055 está diseñado para funciones de defensa aérea, guerra de superficie y antisubmarina, y a menudo opera como escolta de los grupos de ataque de portaaviones chinos. El Flight III de la clase Arleigh Burke es un destructor versátil capaz de realizar misiones de guerra antiaérea, antisuperficie y antisubmarina, a menudo como parte de grupos de ataque de portaaviones. La clase Sejong el Grande hace hincapié en la defensa aérea y la guerra antisubmarina, con una capacidad demostrada en el seguimiento de misiles balísticos. Estos buques muestran diferentes filosofías de diseño y requisitos operativos. El Tipo 055 prioriza la flexibilidad y la capacidad, el Clase Arleigh Burke equilibra la tecnología avanzada y la capacidad multimisión, y el Clase Sejong the Great hace hincapié en la potencia de fuego y la defensa aérea dentro de su región de operaciones.

Suecia despliega tres buques en el Báltico para evitar ataques a la infraestructura submarina.



Buque de rescate de submarinos de la Marina Real Sueca HSwMS Belos.

Según la información publicada por Associated Press el 13 de enero, Suecia contribuirá con hasta tres buques de guerra a una iniciativa liderada por la OTAN destinada a mejorar la presencia de la alianza en el mar Báltico. Timothée. 14 ene, 2025. Galaxiamilitar.es

La medida forma parte de un esfuerzo para protegerse contra posibles sabotajes a la infraestructura submarina vital, según anuncia el gobierno sueco. Además de los buques de guerra, el ejército sueco desplegará un avión de vigilancia ASC 890 para mejorar el conocimiento de la situación en la región. La Guardia Costera sueca también desempeñará un papel importante, con cuatro buques dedicados a vigilar el mar Báltico y siete buques adicionales en espera para una respuesta rápida. Se trata de la primera contribución operativa de Suecia a los esfuerzos de defensa y disuasión de la OTAN como miembro de la alianza. El país se unió formalmente a la OTAN en marzo, convirtiéndose en su 32.º miembro. La adhesión de Suecia siguió a la de su vecina Finlandia y fue impulsada por la invasión a gran escala de Ucrania por parte de Rusia en 2022, que alteró significativamente el panorama de seguridad en el norte de Europa. La decisión de reforzar la presencia de la OTAN en el Báltico se produce en medio de una serie de incidentes en la región que han suscitado inquietud sobre posibles actividades rusas. El mar Báltico, un corredor económico y estratégico crucial, está atravesado por cables submarinos y tuberías que conectan a las naciones nórdicas, bálticas y de Europa central. Estas infraestructuras facilitan el comercio, mejoran la seguridad energética y, en algunos casos, reducen la dependencia de los recursos energéticos rusos. La participación de Suecia en esta operación de la OTAN llega en un momento crucial para la alianza, que se ha centrado en fortificar su flanco oriental en respuesta a las acciones de Rusia en Ucrania. El mar Báltico se ha convertido en un punto focal de estos esfuerzos, dada su ubicación estratégica y las vulnerabilidades de su infraestructura submarina.

Comentarios

El seguimiento de los cables submarinos en el mar Báltico es especialmente complicado debido a las características únicas de la región y a la naturaleza de las amenazas que conlleva. El Báltico es una de las zonas marítimas más activas del mundo, con más de 2.000 barcos navegando por sus aguas diariamente, incluidos buques de carga comerciales, petroleros y arrastreros. Esta alta densidad de actividad marítima crea importantes obstáculos para la identificación de los buques que podrían suponer un riesgo deliberado o accidental para los cables submarinos. El gran volumen de tráfico hace que sea difícil distinguir las actividades rutinarias de las potencialmente dañinas. Las limitaciones tecnológicas en la detección y vigilancia de la infraestructura submarina agravan aún más el problema. Los sistemas actuales tienen dificultades para proporcionar un seguimiento en tiempo real de extensas redes de cables, que a menudo se extienden por cientos o miles de kilómetros. El entorno de las profundidades marinas añade complejidad, ya que los cables suelen estar en el fondo marino en zonas remotas a las que es difícil acceder y vigilar. Los daños a los cables pueden ser causados por fenómenos naturales, como los desplazamientos del fondo marino o las corrientes submarinas, pero cada vez se sospecha más de sabotaje deliberado, como el arrastre de anclas o el uso de drones submarinos especializados. La naturaleza encubierta de estas actividades hace que la atribución sea especialmente difícil, lo que hace que las autoridades dependan de pruebas indirectas o de investigaciones posteriores al incidente. Los desafíos jurisdiccionales y legales también desempeñan un papel importante. Los cables submarinos atraviesan frecuentemente aguas internacionales, donde ninguna nación tiene autoridad para hacer cumplir las medidas de protección. Esto limita la capacidad de los países individuales para actuar con decisión contra posibles amenazas. Incluso dentro de las aguas territoriales, la aplicación de las normas puede resultar difícil debido a la superposición de intereses nacionales y a la necesidad de coordinación entre múltiples partes interesadas. Además, las leyes que rigen la seguridad de las infraestructuras submarinas suelen estar desactualizadas o no son lo suficientemente exhaustivas, lo que deja lagunas en la aplicación de las normas y en las capacidades de respuesta. A estos desafíos hay que sumarle las dificultades geográficas singulares que presenta el propio mar Báltico: sus profundidades relativamente bajas, sus aguas salobres y sus numerosas islas crean un entorno marítimo complejo que puede dificultar las actividades de vigilancia.

Francia aborda la construcción de un novedoso buque de patrulla



El nuevo patrullero de Francia contará con mejoras, que incluyen una vela, para reducir la polución generada por su propio tránsito. (MAURIC). OCTAVIO DÍEZ CÁMARA, 15 ENE 2025.defensa.com

Acabamos de conocer que la Dirección General de Asuntos Marítimos, Pesca y Acuicultura (DGAMPA, Directorate General for Maritime Affairs, Fisheries and Aquaculture) de **Francia** avanza para obtener novedosos **buques de patrulla** tras un acuerdo que tuvo lugar el 10 de enero de 2024 y contó con la presencia de Agnes Pannier-Runacher, Ministro para la Transición Ecológica, Biodiversidad, Bosques y Pesca. Así, tras meses de valoración de ofertas y estudios precisos, el pasado

5 de diciembre se otorgó un contrato al consorcio SOCARENAM-MAURIC para diseñar y construir una nueva generación de patrulleros, a los que se conoce como **PAMNG (Patrouilleur des Affaires Maritimes Nouvelle Generation)**, caracterizados por una muy reducida huella ambiental, avanzando así hacia un movimiento estratégico que haga que los navíos de la DGAMPA puedan ser tomados como ejemplo de la línea medioambiental a seguir. En las imágenes que ilustran esta noticia queda muy definido que el proyecto mantiene unas líneas generales clásicas en lo que se refiere al casco de este **buque de patrulla**, pero también incluye una vela que no es nada convencional en este tipo de diseños que realizan cometidos de vigilancia, seguimiento y apoyo a flotas propias y actúan frente a posibles delitos en el mar.



A bordo del nuevo buque patrullero francés se incluyen dos lanchas semirrígidas que permitirán a su personal aproximarse a puntos concretos del mar. (MAURIC)

Dicha vela forma parte de un avanzado sistema de propulsión del **PAMNG** que se ayudará del viento para reducir el consumo de combustible y las emisiones de gas derivadas de la combustión de sus motores, los cuales trabajarán en el marco de una planta diésel-eléctrica de tipo híbrido. Este buque que va a incorporar **Francia** para su DGAMPA tendrá un aislamiento muy notable, paneles fotovoltaicos y un control de trimado basado en un sistema activo. Sobre la nave que fabricará SOCARENAM-MAURIC podemos concretar que tendrán una eslora de 53,7 metros y una capacidad de desarrollar misiones de más de 12 jornadas en las que trabajará una tripulación de 20 personas. Se estima que gracias a su casco y superestructura realizados en aluminio y otros detalles de su diseño, tendrá un alcance máximo de 3.600 millas y una velocidad de crucero de 12 nudos; mientras que la velocidad máxima será de 17 nudos y como complemento para sus cometidos despliegan a bordo dos lanchas semirrígidas de 6,5 m capaces de velocidades máximas de 35 nudos. Este **buque de patrulla** será construido en los astilleros que SOCARENAM tiene en Boulogne-Sur-Mer y se estima que esté listo en la segunda mitad de 2027. Tras la experimentación operativa, podrían obtenerse otros similares para cubrir las necesidades de **Francia** en cuanto a protección y vigilancia de sus intereses marítimos se refiere. El primero de los **PAMNG**, que podrá dar lugar a una serie de navíos similares, navegará básicamente en el Golfo de Vizcaya realizando cometidos como los de auxilio, vigilancia de la polución, apoyo a la flota pesquera y protección de los intereses nacionales galos. (**Octavio Díez Cámara**)

ROKS Dokdo Trials Drone Flight Operations



On November 12, the Navy conducted a combat experiment* on the large transport ship Dokdo (LPH) in the East Sea, launching a fixed-wing UAV (prototype) from the flight deck. <https://seawaves.com/roks-dokdo-trials-drone-flight-operations/> BySeaWaves Magazine. JAN 17, 2025

* Warfighting Experiment: A methodology that applies engineering experimental methods to the field of combat development, a process of repeatedly testing and maturing alternatives such as new technologies, new systems, new doctrines, and new organizations that meet operational concepts and required capabilities to ensure success.

- The Navy has been operating vertical takeoff and landing UAVs on ships, but this is the first time that a fixed-wing UAV, not a vertical takeoff and landing UAV, has been launched from a large ship with a flight deck like a runway.
- This combat experiment was conducted as part of the Navy's plan to build a maritime manned-unmanned composite combat system for the purpose of "constructing an advanced science and technology force centered on AI-based unmanned combat systems," and to establish a solid military readiness posture in a severe security situation and to seek ways to secure and operate unmanned aerial vehicles early.
- In particular, the possibility of fixed-wing unmanned aerial vehicles (prototypes) being operated at sea was tested by taking off and landing from the flight deck of a large ship, and the results of the combat experiment were conducted to derive development plans for the Navy's power operation, such as the form of ships optimized for fixed-wing unmanned aerial vehicle operation in the mid- to long-term.
- Fixed-wing unmanned aerial vehicles have the advantage of being able to be effectively operated at sea because they have faster speeds and a wider range of activities compared to rotary-wing unmanned aerial vehicles. However, since most fixed-wing unmanned aerial vehicles take off, land, and operate from long runways on land, their use on ships has been limited. However, the fixed-wing UAV (prototype) that underwent combat testing this time was evaluated and selected as an UAV (prototype) suitable for ship combat testing as it can take off and run from the short ship's flight deck of less than 100 meters, and the Navy will conduct combat testing in cooperation with the relevant company



South Korean Navy photo

- ◦ About 200 people, including Chief of Naval Operations Yang Yong-mo, the Ministry of National Defense, the Joint Chiefs of Staff, the Army, the Marine Corps, the Defense Acquisition Program Administration, the Korea Institute for Defense Analyses, the Agency for Defense Development, and officials from the UAV (prototype) company, attended this combat testing and shared various opinions on the technology and operational concepts required for operating UAVs on ships.
- The UAV (prototype) used in the combat testing is a fixed-wing aircraft with a wingspan of 16 meters and a length of 9 meters. After loading the UAV parts onto the Dokdo ship on November 4, it underwent assembly and test driving for a week, and completed preparations for the combat testing.
- On the day of the combat test, the drone (prototype) was moved from the Dokdo ship's aircraft hangar to the flight deck using the aircraft elevator. The drone took off after gliding on the Dokdo ship's flight deck, and then performed a mock landing maneuver by passing close to the Dokdo ship, simulating a landing on the ship.
- The drone (prototype) maintained communication with the Dokdo ship and the Naval Aviation Command for about an hour and flew over the East Sea. Afterwards, control of the drone was transferred from the Dokdo ship to the Naval Aviation Command, and the drone safely landed on the runway of the Pohang Naval Aviation Command. * Operation and flight of drones (prototypes) are conducted by the manufacturer.
- Brigadier General Kim Byeong-jae, head of the Naval Power Analysis Test and Evaluation Division, who led this combat experiment, said, "The utility of drones has been verified in recent wars and combat cases, and the Navy is also developing the concept of drone operation in order to establish a solid military readiness posture at sea." He added, "Through this combat experiment, we will derive the ship shape and required technology optimized for fixed-wing drone operation, and develop the derived results to devote ourselves to building an advanced science and technology force centered on AI-based unmanned combat systems."
- Meanwhile, the Navy is accelerating the establishment of a maritime manned and unmanned composite combat system in various areas such as sea, underwater, and air to establish a solid military readiness posture in the midst of a grave security situation, and in particular, plans to continuously develop the concept of drone operation on ships to strengthen maritime operational capabilities through cooperative operations with manned maritime patrol aircraft.

[Reference] UAV (Combat Test Prototype) Shape and Specifications

Category Specifications	Size 16 × 9 × 3 m	Maximum/Cruising Speed 140 / 120 kts
Maximum Altitude 10,000 ft	Control Range 75 NM (C-band/LOS)	
Cruising Time 3.5 hours	Takeoff Distance 70 ~ 90 m	No Armament

* UAV under development by General Atomics Aeronautical Systems Inc., USA Mojave Prototype

Rusia reactiva una base submarina secreta de la Guerra Fría en Crimea.

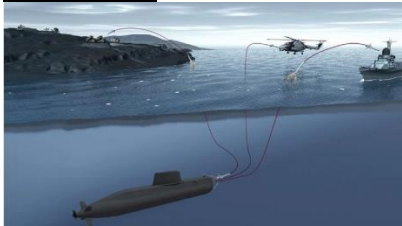


Según la información publicada por Kyiv Post el 20 de enero de 2025, las fuerzas rusas han reutilizado la histórica base subterránea de submarinos en Balaklava, Crimea, para uso militar. <https://galaxiamilitar.es/rusia-reactiva-una-base-submarina-secreta-de-la-guerra-fria-en-crimea/> 22 enero, 2025. Timothée.

La instalación, que alguna vez fue una maravilla de la época de la Guerra Fría conocida como Objeto 825GTS, está siendo transformada de un museo a un sitio militar operativo, mostrando los esfuerzos intensificados de Moscú para fortalecer su posición estratégica en la región del Mar Negro. En respuesta a las crecientes amenazas de sabotaje y ataques con drones, las tropas rusas en la bahía de Balaklava están reforzando las defensas de ingeniería marina, incluidas barreras submarinas y sistemas de vigilancia mejorados. Estas medidas reflejan la creciente preocupación por las operaciones de la guerrilla ucraniana, que ha estado activa en el seguimiento de los movimientos y vulnerabilidades de Rusia. La reactivación de la base submarina de Balaklava constituye una instalación segura y estratégica para las operaciones navales de Rusia. Construido en los acantilados rocosos de la bahía, el complejo subterráneo es prácticamente inmune a los ataques aéreos convencionales y ofrece capacidades para el mantenimiento y la preparación de los activos navales. Su reactivación supone un cambio significativo en el enfoque de Rusia para proteger los activos vitales en Crimea. Más allá de los acontecimientos en Balaklava, las fuerzas rusas están intensificando sus actividades militares en Crimea. Un grupo guerrillero ucraniano descubrió recientemente la ubicación de la 91.^a Brigada de Barcos Fluviales rusa en el cabo Tarkhankut, cerca de Olenivka, donde, según se informa, se están preparando barcos, equipo especializado y personal para las operaciones.

Este despliegue indica la intención de Rusia de aumentar su presencia en el sur de Ucrania, y hay informes que sugieren planes para redistribuir estos activos hacia el sector de Kherson. Mientras tanto, el aeródromo militar de Hvardiiske, cerca de Simferopol, se ha convertido en un centro crucial para la aviación y la logística rusas. Las fuentes informan de una importante acumulación de sistemas de defensa aérea en el lugar, incluidos lanzamisiles S-400 y estaciones de radar avanzadas, lo que subraya los esfuerzos de Moscú por proteger la infraestructura clave de posibles ataques ucranianos. A principios de este mes, guerrilleros ucranianos documentaron un convoy de equipo militar ruso cerca de Dzhankoi, que incluía vehículos de transporte de personal, munición de defensa aérea y una cantidad sustancial de buques cisterna de combustible. El movimiento de estos recursos indica preparativos logísticos sostenidos para operaciones prolongadas, lo que refleja los objetivos estratégicos más amplios de Rusia en la región. Las acciones de Rusia en Crimea ponen de relieve su compromiso de proteger la península como centro crítico de sus operaciones militares. La reactivación del Object 825GTS y el despliegue de sistemas avanzados de defensa aérea ponen de relieve una estrategia defensiva destinada a contrarrestar los avances ucranianos y proteger activos militares clave. Mientras las tensiones siguen aumentando, el uso de inteligencia guerrillera por parte de Ucrania sigue siendo un factor fundamental para perturbar las operaciones rusas.

El primer submarino del mundo con misiles antiaéreos podría desarrollarse en Alemania



Alemania está llevando la defensa de submarinos a un nivel superior con el desarrollo de un sistema de armamento pionero que permite a los submarinos defenderse de las amenazas aéreas sin salir a la superficie. 27 enero, 2025. Marine Insight. Galaxiamilitar.es

El Sistema Interactivo de Defensa y Ataque para Submarinos (IDAS), creado por ThyssenKrupp Marine Systems y Diehl Defence, introducirá una revolucionaria capacidad de protección de los submarinos y sus tripulaciones. La Bundeswehr, las fuerzas armadas alemanas, encargaron el desarrollo del IDAS mediante un contrato firmado a finales de 2024. El Parlamento alemán aprobó un paquete de financiación de 5.000 millones de dólares para la construcción de cuatro submarinos avanzados Tipo 212CD, que contarán con el sistema IDAS. De este presupuesto, 26 millones de dólares se han destinado a completar el desarrollo y la cualificación del IDAS. El IDAS es un sistema de misiles guiados diseñado específicamente para submarinos. Permite a los submarinos enfrentarse a amenazas aéreas, como helicópteros de caza submarinos, mientras permanecen sumergidos. Para ello se utiliza un misil guiado por cable de fibra óptica equipado con un buscador de infrarrojos. El misil se lanza a través de un tubo lanzatorpedos y, una vez que alcanza la superficie, el operador puede guiarlo con precisión hasta su objetivo utilizando datos en tiempo real procedentes del submarino. A diferencia de las defensas submarinas tradicionales, que se basan en el sigilo o la inmersión profunda, el IDAS proporciona una protección activa contra la detección y los ataques. Antes, los submarinos que llevaban lanzamisiles antiaéreos portátiles tenían que salir a la superficie para utilizarlos, exponiéndose a las fuerzas enemigas. El misil IDAS se basa en el misil aire-aire IRIS-T desarrollado por Diehl Defence. Dispone de aletas plegables y está alojado en un contenedor eyeactable del tamaño de un torpedo pesado estándar. Cada misil se lanza mediante un sistema de pistón de empuje integrado en el contenedor. Este diseño permite una fácil integración en submarinos nuevos como el Tipo 212CD y la adaptación a buques existentes.



El sistema también incluye una nueva unidad de eyección que permite a las tripulaciones de los submarinos lanzar misiles sin revelar su posición a través de sensores montados en mástiles ni salir a la superficie. Al permanecer sumergidos durante los enfrentamientos, los submarinos pueden mantener su ventaja de sigilo. El desarrollo del IDAS comenzó a principios de la década de 2000, y la primera prueba de lanzamiento submarino se realizó con éxito en 2006. El sistema recibió el Premio Nacional de Tecnología de Defensa en 2007. Los planes iniciales eran reequipar el sistema en los submarinos existentes y desplegarlo en 2014, pero se retrasó una década. En diciembre de 2024, el Parlamento alemán aprobó la financiación necesaria para reactivar y completar el proyecto. El sistema IDAS está ahora en camino de hacer su debut operativo en los submarinos Tipo 212CD, cuya entrada en servicio está prevista para principios de la década de 2030. ThyssenKrupp Marine Systems habló de la creciente dificultad de los submarinos para pasar desapercibidos debido a los avances en la guerra antisubmarina aerotransportada. Los buques de superficie modernos suelen estar equipados con helicópteros armados con torpedos y con capacidad de sonar que pueden localizar y destruir submarinos rápidamente. Los métodos de defensa tradicionales consisten en esconderse en las capas oceánicas o sumergirse a mayor profundidad, pero estos planteamientos ya no son suficientes contra los sistemas de selección avanzados. Oliver Burkhard, CEO de ThyssenKrupp Marine Systems, declaró que el sistema mejorará la seguridad tanto de las tripulaciones como de los buques en entornos operativos difíciles. Los submarinos Tipo 212CD equipados con IDAS estarán entre los más avanzados del mundo. La Oficina Federal de Tecnología y Adquisiciones de Defensa de Alemania (BAAINBw) ha sido un socio clave en el proyecto.