

REVIJA OBRAMBA



MAKS 2019

KALIBER:
Nemška PA pišola gustloff

PRILOGA SPECIALIST:
Nestandardna orožja 1. sv. v.



Založniško podjetje Defensor d.o.o.,
Ob mlinščici 2, 1235 Radomlje, Slovenija
E-pošta: defensor@siol.net
http://www.obramba.com

Uredništvo: Ob mlinščici 2, 1235 Radomlje
Tel.: 059 97 2222
GSM: 041 947 468

Izide vsak prvi četrtek v mesecu, revija je kot
Naša obramba izhajala od leta 1969, od leta 1993
pa kot Revija Obramba. ISSN 0353-9628

Ustanovitelji: Ministrstvo za obrambo RS,
Ministrstvo za notranje zadeve RS,
Zveza slovenskih častnikov in Defensor d.o.o.

Založnik: Defensor d.o.o.,
Direktor: Nina Knific
Urednik: Boris Knific
Uredniki in uredniški svet:
Momir Vukčević – priloga Kaliber
dr. Tomaž Kladnik – vojaška zgodovina
Drago Dakič Preč – bojni sistemi, mornarica
Ivan Kralj – priloga Specialist
Boris Knific – letalstvo
Jezikovno urejanje: Mojca Pipan
Trženje: 041 947 468, defensor@siol.net
Tisk: CTP d.o.o.

Natisnjeno v oktobru 2019
v nakladi 4100 izvodov.

Cena posameznega izvoda z 9,5 % DDV
je za naročnike 4,55 €,
v prosti prodaji z 9,5 % DDV 4,75 €.
Za tujino je letna naročnina s poštnino 90 €.
Odpovedi sprejemamo do 20. v mesecu.

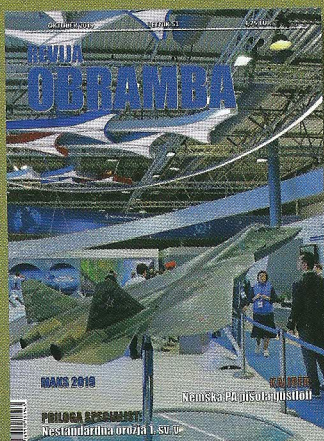
Transakcijski račun: SI56 6100-0001-2304-409
Defensor d.o.o.

Mnenja in stališča avtorjev v objavljenih prispevkih
niso tudi uradna stališča in mnenja uredniškega
sveta revije. Nenarodnih prispevkov in fotografij
ne vračamo!

Vse pravice pridržane – Copyright © Defensor d.o.o.

Slika na naslovnici:

Letos smo ponovno obiskali letalski
in vesoljski salon MAKS 2019, ki postaja edino
prozorišče, kjer lahko vidite rusko letalsko
tehniko prihodnosti v zraku in od blizu.
(Posnetek: Rosoboronexport)



UVODNIK

»NAŠA« ADRIA ...

Zanimivo, koliko vsebin ter prostora spletnih strani in časopisov ter časa v TV- in radijskih poročilih in oddajah je bilo v teh dneh posvečenih slovenskemu letalskemu prevozniku Adrii Airways (nekdaj Adria Aviopromet, pa tudi Inex Adria Aviopromet ...). Ki ga dobesedno pobira pred nami in prav pomisliti moramo, da podjetje ni več slovensko, ampak smo ga – kot stotine drugih slovenskih uveljavljenih znamk – pred časom prodali. Nekemu investicijskemu skladu sumljivega porekla za piškavik nekaj evrov pa verjetno spodobno provizijo posameznikom, ki so prodajo vzpodbujali ali/in posredovali. Saj si človek ne more predstavljati drugače prodaje nekemu, ki družbo/podjetje kupi iz zgolj enega razloga: da ga bo do konca olupil in spravil v tečaj. Starejši, sploh privrženi letalstvu pojmujejo celotno zgodbo precej drugače. Leta 1961 je bila ustanovljena Adria Aviopromet – slovenska letalska družba za opravljanje čarterskih prevozov z dvema štirimotornima propellerskima letalom Douglas DC-6B. Ki sta zmogla tudi čezoceanske polete. Nekateri so ta korak videli tudi kot enega številnih (resda drobnih) na poti k samostojni Sloveniji in ločevanju od Beograda. Kar je v nekem smislu bilo, začela pa ga je ista nomenklatura, ki je vzpostavila Ljubljansko banko, pa še vrsto slovenskih – predvsem izvozno-uvoznih – družb in tako kanalizirala denar mimo Beograda, tedanje prestolnice nekdanje skupne države. Za neko obdobje Adrie so bile značilne številne nesreče, preobratni – kadrovski in organizacijski – ter notranja vrenja. Če je bil pilotski kader skorajda izključno ex vojaški, je sledilo obdobje, ko so v kabinah Adrinih letal sedeli izključno fantje, ki so prihajali s travnatih letališč iz Slovenije. Je pa obdobju nesreč (Praga, Vrbovac na Hrvaškem, Aden, kasneje še Korzika ...) sledilo obdobje bistveno doslednejšega upoštevanja stroke in pravil.

Z letalskim parkom Adria vedno ni imela sreče, s propellerskih Douglasov DC-6B je sledil korak k dvomotornim reaktivcem DC-9 (verjetno najbolj hvaležnim in dobro amortiziranim letalom v floti slovenskega avioprevoznika) povsem logičen. Bili so tudi Adrijini »izletki«, ki niso izpolnili pričakovanj: na začetku sedemdesetih je Adria najela štirimotornega čezcelinskega DC-8 (to letalo je bilo sicer prvo čezoceansko, a ni zdržalo konkurence Boeingove uspešnice 707, ki v preobleki letče radarske postaje AWACS leti še danes). To je bil prvi večji Adrijin fiasko in letalo so se zaradi izgub in premalo čezoceanskih potnikov znebili. Zatem je v času olimpijskih iger v Sarajevu sledil zelo vprašljiv nakup para štirimotornih turbopropellerskih kanadskih dash-7, potratnih (gorivo – štirje motorji) letal z značilnostmi kratkega vzletanja in pristajanja. K pa se nikjer in nikakor niso obnesla.

Vsaj zame je bil vprašljiv tudi nakup McDonnell Douglasovih DC-90 super 80 (v trup »podaljšanih« DC-9 s skoraj 170 sedeži). Spominjam se tudi nemogoče linije z njim iz Skopja preko Sarajeva in Maribora do Brnika. Potovalo se je od 11.00 dopoldne do 21.00 zvečer, stevardese in stevardi pa so nas – tistih nekaj potnikov – v Sarajevu presedli v zadnji del letala, prednje sedeže pa preklpili naprej ... Zanimivo zgodbo mi je nekoč povedal eden od Adrijašev – ne pilot, pač pa vodilni (danes bi rekli menedžer): »Ne veš, kako lepo je kupovati letala ..., v ZDA, Kanadi, kako te nosijo po rokah!« Spodbujen s podobnim razmišljanjem sem na tiskovki tudi vprašal nekaj v zvezi s tem in za nagrado me Adria na tiskovke potem dve-tri leta ni več vabila ... Spominjam se še enega dogodka izpred let, ko je bil direktor moj znanec. Na letalskem salonu v angleškem Farnboroughu sem ga videl ob brazilskem embraerju – letalu sodobne zasnove za regionalni potniški promet in motorjema pod krili. S prostorno, udobno notranjostjo, povrhu vsega pa je bilo še cenejše od takratnih Adrijinih regionalcev CRJ-200 z 49 sedeži, ki so ponujali utesnjeno kabino za ne preveč visoke in obilne potnike. In ga nisem niti moril z vprašanjem, zakaj za Adrio niso dobra cenejša in primernejša brazilska letala s sodobnejšo zasnovo (kar se je izkazalo kasneje). Vem pa, da bi se on odločil za embraerja, če bi lahko odločal sam! Ob tem še podatek, da je najstarejša devetka (DC-9) v Adrijini floti naklepala prek 30 let in da so jo z letališč nagnali v pokoj pravzaprav birokrati iz Bruslja, ki so uvedli takso na hrup, izpuste, porabo goriva ipd. (da so tako utirali pot precej dražjih A320 in novim Boeingovim modelom serije 737), zato je bilo za pristajalno takso za to letalo s 115 sedeži treba plačati več kot za A320 s 50 - 60 sedeži več.

Le nekaj utrinkov in razmišljanj sem naštel, ki jih danes v obširnih in polemičnih zapisih o Adrii ne zasledim. Tudi tega ne, da je bila Adria vedno »naša« firma, pa da je vzpodbudila celo vrsto fantov, ki so se nekoč, ko bodo veliki, videli na prednjih dveh sedežih v pilotski kabini. Zaradi nekaterih stvari, predvsem pa številnih ljudi v njej, mi je žal za nekoč našo letalsko družbo, ki je morda ob izidu te številke niti ne bo več. Vsekakor pa mora na tem pogorišču zrasti pet nekaj novega in ... našega!

Boris Knific

KAZALO

Vsebina

- 03 | Uvodnik
- 04 | MAKS 2019
250 letal in helikopterjev
- 09 | Na kratko
- 15 | PRIČAKOVANJA IN REALNOST
Aktualni komentar
- 21 | RAZMISLEK O RUSKEM VOJAŠKEM IZZIVU
A2/AD

SPECIALIST

- 27 | NESTANDARDNA OROŽJA 1. SVETOVNE VOJNE
- 42 | DAVID PROTI GOLJATU
Sistemi brez posadke "strateško orožje"
Hutijev

- 48 | MORNARICA IRANSKE REVOLUCIONARNE GARDE
Asimetrično pomorsko vojskovanje
- 50 | ERDOGAN ŠIRI VPLIV NA AFRIŠKO CELINO
Turčija v Libiji bije boj s (kitajskimi)
brezpilotniki
- 52 | VOJNA LETALSTVA SE OPREMLJAJO
Poljska kupuje F-35, Brazilija gripna E
- 54 | DRUŠTVO ZA OHRANJANJE PODMORNISKE
TRADICIJE PODMORNICAR

KALIBER

- 58 | NUJNA OPREMA
- 60 | CHAFFEE-REES
Ameriška repetirka
- 64 | GUSTLOFF
Nemška polavtomatska pištola

DRUŠTVO ZA OHRANJANJE PODMORNIŠKE TRADICIJE – PODMORNIČAR



Na podmornicah in v poveljstvu 88. podmorniške brigade je bilo pred osamosvojitveno vojno 1991 nekaj manj kot 200 častnikov in podčastnikov. Tovarištvo in korekten odnos med častniki ter profesionalizem na najvišji stopnji sta značilna za podmorničarje. To so bile kakovosti, ki so enoti prinesle številna priznanja, tako so bili večkrat proglašeni za najboljšo enoto v vojni mornarici nekdanje države.



Srečanje podmorniških veteranov s prostora nekdanje skupne države – Pivka 2019

(foto: Simon Avsec)

Stiki med podmorničarji, ki so iz katerih koli razlogov odšli iz enote (upokojitev, premestitev in podobno), niso prenehali, temveč so še naprej predstavljali čvrsto zvezo aktivne sestave s svojimi nekdanjimi učitelji. To se je še posebej odražalo ob obeleževanju praznikov in drugih svečanostih, ki so potekali v enoti, ko so številni nekdanji pripadniki prepotovali tudi pol nekdanje države, da so se udeležili srečanj z nekdanjimi sodelavci ter obujali spomine na razne dogodke, ki so jih skupaj doživeli.

Ta duh tovarištva in timskega dela ni bil nikjer bolj izražen kot pri podmorničarjih in se ni prekinil niti po vseh dogodkih, ki so nastali po razpadu nekdanje skupne države. Res je, da je nekaj časa bilo druženj manj zaradi prekinjenih komunikacij, pomanjkanja informacij, pa tudi zaradi določene skepse. Ne glede na vse pa so posamezniki našli načine, da se slišijo in vidijo, čeprav so blokade trajale nekaj let. Zamisel o ustanovitvi Društva podmorničarjev Slovenije se je porodila na pogrebu nekdanjega podmorničarja Bojana Maroka leta 2003. Takrat so se srečali nekdanji slovenski podmorničarji, pokojni Ljubo Kranjc, pokojni Marjan Pogačnik, Avguštin Rupnik, pokojni Ciril Kočever in še nekateri. Dogovorili so se, da bodo zbrali podatke in izdelali seznam

nekdanjih podmorničarjev, ki živijo v Sloveniji. To nalogo sta dobila in jo tudi izvedla Ljubo Kranjc in Vojko Gorup, takrat še oba pripadnika Slovenske vojske, v katero sta prestopila. Pomagal jima je tudi upokojeni podmorniški poveljnik Marjan Pogačnik, saj je poznal večino nekdanjih podmorničarjev, predvsem starejše generacije. Leta 2005 se je Marjan Pogačnik udeležil druge letne skupščine srbskega društva podmorničarjev, kjer je prišlo do dogovora, da nam pomagajo pri ustanovitvi slovenskega podmorničarskega društva. Z Vojkom Gorupom sta potem začela pisati osnutek statuta društva. Kasneje se jima je priključil še Ljubo Kranjc, tako da so pripravili statut društva, prilagojen slovenski zakonodaji. Na začetku 2006 se je oblikoval iniciativni odbor za ustanovitev društva, v sestavi Marjan Pogačnik, Tomaž Bertonec, Ljubo Kranjc, Franc Avguštin, Ciril Kočever in Vojko Gorup. Odbor je opravil pogovore z Združenjem slovenskih častnikov, ki je ponudilo, da se društvo s statusom pravne osebe registrira na njihovem naslovu kot sekcija ZSČ. Delovali bi na področjih strokovnih in interesnih dejavnosti, športno-rekreativnih dejavnosti, kulturnih in družabnih srečanj in mednarodnega sodelovanja ob organizacijski in administrativno-materialni podpori ZSČ.

Na pobudo iniciativnega odbora je bilo 18. novembra 2006, v Izobraževalnem centru za zaščito in reševanje na Igu pri Ljubljani, ustanovljeno Društvo za ohranjanje podmorniške tradicije – Podmorničar. Ustanovnega zbora se je udeležilo 24 nekdanjih podmorničarjev, sprejeli so statut društva in izvolili upravni odbor.

Interes in namen društva so razvijanje in negovanje tradicij podmorničarjev, znanstveno in strokovno raziskovanje podmorničarstva, organizacija strokovnih predavanj o pomorstvu in podmorničarstvu ter razvijanje ekoloških in varnostnih dejavnosti ter kulture za ohranjanje morskega habitata. Na ustanovitvenem zboru društva so bili prisotni tudi gostje iz Hrvaške in Srbije. Za prvega predsednika društva je bil izvoljen Boris Geršak, za namestnika Ivan Jesenik ter za sekretarja društva Ljuboslav Oman. Društvo se je registriralo konec februarja 2007 pri Upravni enoti Ljubljana.

Člani društva so aktivno sodelovali pri pisanju monografije Podmorničarstvo Jugoslavije, ki je izšla v izvirniku leta 2012, potem pa leta 2014 tudi v slovenskem jeziku.

Društvo je v sklopu svojega delovanja vzpostavilo stike in sodeluje s Pomorskim muzejem Sergej Mašera iz Pirana kot tudi z Muzejem podvodnih dejavnosti, prav tako iz Pirana. Skupaj s Pomorskim muzejem smo bili angažirani pri pridobitvi male diverzantske podmornice razreda una, kar nam je tudi uspelo. Podmornica je kot darilo Republike Črne gore prispela v Park vojaške zgodovine v Pivki. V nadaljevanju smo skupaj s Parkom vojaške zgodovine in pripadniki 157.logb (DBV) podmornico obnovili in jeseni istega leta odprli za javnost. Več o tej pridobitvi društva pa v zapisu Vojka Gorupa v nadalje-

vanju. Po letu 2015 smo zaradi objektivnih razlogov prenesli sedež društva iz Ljubljane v Pivko, na lokacijo Parka vojaške zgodovine, kjer smo še sedaj.

Naši člani se udeležujejo srečanj, ki jih organizirajo sorodna društva podmorničarjev s prostora nekdanje skupne države. Zato smo leta 2018 v Tivtu ob 90-letnici podmorničarstva sprejeli organizacijo srečanja podmorniških veteranov s prostora nekdanje skupne države v letu 2019, ki smo jo izvedli v Pivki. Naslednje srečanje pa bo organizirala

Hrvaška – »Udruga PODMORNIČAR« iz Pulja. Od leta 2013 je naš predstavnik prisoten na Mednarodnem kongresu podmorniških veteranov (International Community of Submariners Associations), katerega člani smo. Tega kongresa se udeležujejo podmorniški veterani z vsega sveta. Skupaj s Parkom vojaške zgodovine vsako leto na začetku aprila organiziramo »Podmorniški vikend«, na katerem naši člani izvajajo vodeni ogled notranjosti podmornice, so pa tudi na razpolago obiskovalcem za odgovore na njihova vprašanja in jim s tem približa-

jo delo in življenje podmorničarjev. Sodelujemo pa tudi z drugimi slovenskimi domoljubnimi društvi pri spoznavanju svoje zgodovine in polpreteklih dogodkov iz časa osamosvajanja.

Društvo ima svojo spletno stran (www.podmornicar.si), na kateri objavlja vse dogodke, ki se jih udeležijo ali jih pripravijo člani društva, ter elektronski naslov za stik: podmornicar.slovenije@gmail.com.

Besedilo: Ljuboslav Oman

Foto: Simon Avsec

Uresničitev zamisli o pridobitvi premične kulturne dediščine »Podmornica«

Ideja o nakupu oz. nabavi podmornic za muzejske razstavne predmete se je porodila že v letu 2004, ko sta se pobudnika, admiral Marjan Pogačnik in kapitan bojne ladje Vojko Gorup, srečala z generalom Blagojem Grahovcem in kasneje z generalom Ljubišo Jokićem, načelnikom generalštaba Vojske Srbije in Črne gore. Od imenovanih sta dobila podporo za uresničevanje ideje ter naslove in priporočila za srečanja z odgovornimi v Črni gori, ki so potem pomagali pri izvedbi dejavnosti za pridobitev predmeta kulturne dediščine »Podmornica«.

VZPOSTAVITEV STIKOV Z ODGOVORNIMI IZ ČRNE GORE

Vzpostavljeni so stiki s predstavniki poveljstva VM SČG, poveljstvom Flotile podmornic in z direktorjem Jugoimport MONT (kasneje MDI). V ta namen sta bila opravljena dva obiska v Črni gori v marcu in maju leta 2006. Pri drugem obisku sta pobudnika pridobila dovoljenje za obisk poveljstva Flotile in vseh podmornic, ki so bile v Remontnem zavodu Sava Kovačević v Tivtu. Takrat sta prišla do prvih spoznanj o stanju podmornic vseh tipov. Stanje, kar se tiče operativne uporabe, je bilo slabo zaradi izteka resursov akumulatorskih baterij (AB), denarja za nabavo novih pa ni bilo.

PREVERILI MOŽNOST ODKUPA PODMORNIC, OBOROŽITVE, OPREME IN DOKUMENTACIJE RS

V razgovorih z direktorjem MDI in predstavniki VM ČG sta pobudnika pridobila

informacije, da se načrtuje prodaja omenjenih podmornic, njihove oborožitve in opreme. Ugotovila sta, da so podmornice uporabne samo še za muzejske potrebe ali za staro železo. Za muzejski razstavni predmet je bila najprimernejša podmornica 821, ki je bila pred koncem velikega re-

monta in ena od tipov 911, ki so bile dokaj dobro kompletirane. Pobudnika sta angažirala vplivne podmorničarje za zbiranje podmorniške dokumentacije in pridobila koristne informacije o lokaciji oborožitvenih sistemov ter o skladiščenju opreme in delov podmornic, ki so bile že razrezane. Neposredno pred ločitvijo Črne gore od Srbije (3. 6. 2006) sta pobudnika obiskala poveljnika Vojne mornarice Srbije in Črne gore in mu predstavila namero za nakup podmornic in s tem pridobila prednost pri rezervaciji. Takrat sta se odločila, da rezervirata podmornici P-821 ter eno od podmornic tipa 911, ker sta se za nakup podmornic zanimali tudi Srbija in Hrvaška. V letu 2006, po osamosvojitvi, se je črnogorska vlada odločila, da podmorničarstvo v Vojni mornarici Črne gore ukinejo, pod-



Že očiščena in pripravljena za pot v Slovenijo

SEZNAM MATERIALNIH SREDSTEV ZA ODKUP

Deli razrezanih podmornic tipa

821 in 831:

- brana, kapa, torpedna cev, torpedne cevi in torpedna postaja;
- trim pult;
- AMP krmilna postaja;
- žiroskopski kompas;
- PEG - podvodni električni goniometer s hidrofonij;
- radar z anteno;
- radarski detektor z anteno;
- periskop;
- stolp šnorkla z vršnim ventilom;
- izpušni ventil za šnorkel;
- celoten most s stolpom;
- telefonska boja;
- reševalna boja;
- baterijski članek;
- nadzorna plošča pogona;
- metalec lažnih odmev;
- krmila;
- odstranjevalec vodika;
- regeneratorski zrak z eno do tremi škatlami V-64;
- zgornji del z letali in propelerjem;
- merilnik hitrosti zvoka;
- analizator snopa;
- različni instrumenti (inclinometri, manometri ...) itd.

PODMORNIŠKA OBOROŽITEV:

Torpedi:

- Torpedo 53/VA,
- Torpedo 53/SET,
- Torpedo 53/IV,
- Torpedo 53-65 KE.

Mine:

- PM-1,
- AIM M-70 ali M-82.

Diverzantski skuter:

- R-1,
- R-2.

DOKUMENTACIJA:

- splošni dnevnik z dodatki,
- tehnična dokumentacija,
- navodila za uporabo naprav,
- potapljaški dnevnik,
- kronometrski dnevnik,
- tri knjige,
- strojni dnevnik,
- dnevnik regeneracije,
- dnevnik akumulatorja,
- učni načrt za podmornice,
- povelje za vožnjo,
- elaborati vaj,
- fotografije in filmi.

mornice pa odprodajo na mednarodnem razpisu preko podjetja Jugoimport MONT (MDI). Od direktorja MDI sta bila obveščena, da bo prvi mednarodni razpis v mesecu oktobru 2006.

USTANOVITEV DELOVNE SKUPINE ZA IZVAJANJE PROJEKTA »PODMORNICA«

Po prvem obisku v Črni gori sta pobudnika stopila v stik z direktorjem Pomorskega muzeja Sergej Mašera Piran dr. Flaviom Boninom ter ga obvestila o možnosti pridobitve podmornice kot premične kulturne dediščine. Na pobudo direktorja muzeja Sergej Mašera iz Pirana je bila na začetku leta 2006 oblikovana strokovna komisija (predstavnik muzeja in MORS) za nakup plovila nekdanje JLA, na ministrstvu za kulturo pa je bil 19. 9. 2006 izdan sklep o imenovanju delovne skupine za pripravo projekta »Pridobitev predmeta premične kulturne dediščine - podmornice tipa 831 - za Pomorski muzej Sergej Mašera v Piranu«. V novembru 2006 so člani komisije obiskali podmorniško enoto v Črni gori. Pregledali so podmornice 821, 831 in 916 ter obiskali podjetje MDI, ki je organizirala sestanek z načelnikom Generalštaba Črne gore admiralom Draganom Samarđićem. Na sestanku je bila potrjena možnost nakupa ene ali dveh podmornic po ceni, določeni na razpisu.

DEJAVNOSTI ZA ODKUP IN NAMESTITEV PODMORNIC, OBOROŽITVE, OPREME IN DOKUMENTACIJE

Po dogovoru v Črni gori so bile pregledane možne lokacije za namestitev podmornice na naši obali, priprava delovnega programa za morebitni transport, priprava in specifikacija stroškov v zvezi z odkupom podmornice, transportom in konzervatorsko-restavratorskih posegov na podmornici ter predvidenih ocenjenih stroškov izvajanja programa in možnosti pridobitve orožja ter dokumentacije v zvezi s pridobljeno podmornico. Na podlagi ugotovitev je delovna skupina izdelala poročila za kulturno in obrambno ministrstvo, kjer so bili podani predlogi za odkup podmornic, orožja in opreme, potem osnovni tehnični podatki, utemeljitev nakupa podmornic 821 in 911, način prevoza v Slovenijo, način dviga podmornic iz vode in namestitev na določeno lokacijo, okoljski vidiki namestitve, prilagoditev podmornic, orožja in opreme za obiskovalce ter ocena stroškov projekta. Na podlagi poročila je ministrstvo za kulturo izdalo pismo o nameri

za pridobitev ene od podmornic tipa 821 ali 831 in eno tipa 911, ki bi bili uporabljeni za muzejske potrebe. Pobudnika sta zatej 27. 2. 2007 pripravila in organizirala ponoven obisk v Črni gori z namenom oblikovanja dokončne odločitve za odkup konkretnih podmornic. Člani oblikovanih skupin kulturnega in obrambnega ministrstva so se odločili, da predlagajo odkup podmornice 821 ter eno od podmornic tipa 911, konkretno podmornico 913 ali 916. Takrat so obiskali tudi skladišča, kjer so hranili podmorniške oborožitvene sisteme in opremo ter obiskali arhiv podmorniške enote v Lepetanah.

PREVZEM OPREME IN DOKUMENTACIJE, KI JE PRIPRAVLJENA ZA TRANSPORT V SLOVENIJO

Pobudnika sta angažirala podmorničarja Momirja Soldat, da je pridobil dokumentacijo in opremo za potrebe Muzeja Sergej Mašera Piran. Del dokumentacije in kompleta za individualno reševanje podmorničarjev ISP 60 je v Slovenijo pripeljal predstavnik Muzeja Sergej Mašera iz Pirana. Drugo dokumentacijo pa sta pobudnika pripeljala v mesecu juniju 2007, ko sta obiskala predstavnike v Tivtu, Baru in Podgorici. Pridobljeno dokumentacijo sta predala Muzeju Sergeja Mašere v Piranu.

PREDLOG VM ČRNE GORE, DA DONIRA ENO PODMORNIČO TIPA 911 IN DRUGA PODMORNIŠKA SREDSTVA ZA MUZEJSKE RAZSTAVNE PREDMETE

Na prvi razpis se nismo odzvali, ker je bila cena podmornic previsoka. S predstavniki Morsa sta pobudnika v septembru 2007 organizirala obisk podmornic, skladišča, sedeža podjetja MDI v Podgorici in poveljstvo VM Črne gore v Baru z namenom, da potrdimo svojo namero o odkupu ene podmornice na naslednjem razpisu. V času stikov s predstavniki Črne gore sta pobudnika večkrat predlagala, da podarijo eno od podmornic tipa 911 Republiki Sloveniji. Dokončno pa je odpadla varianta pridobitve velike podmornice tipa 821, ko so vse tri obalne občine odklonile vse predloge lokacije za njeno postavitve neposredno na obalnem robu. Na žalost so šle vse velike podmornice v razrez, le podmornica 821 heroj pa bo razstavljena v marini Porto Montenegro (nekdanji remontni zavod Sava Kovačević). Ko je bilo pridobljeno zagotovilo, da se je Ministrstvo za obrambo Črne gore odločilo predlagati svoji vladi, da se ena od podmornic tipa 911 donira Sloveniji,

Podmornico 913 so splovili 16. 8. 1985, njen boter je bil kontraadmiral Ivan Padovan. V flotno listo so jo sprejeli 27. 6. 1986, zadnji potop (kapaciteta AB 20 %) je opravila 23. 12. 2003, iz flotne liste Vojne mornarice RČG je bila izbrisana oktobra 2006, 17. 4. 2011 pa je prispe-la v Park vojaške zgodovine v Pivki. V operativni uporabi je bila skupaj 18 let, 4 mesece in 7 dni.

so 17. 11. 2008 organizirali in izvedli zadnji ogled vseh podmornic tipa 911, in takrat je bilo odločeno, da se za donacijo predlaga podmornica 913 zeta, ki je bila kompletirana približno 95-odstotno. Po vrnitvi iz Črne gore je ministrica za obrambo Republike Slovenije 8. 1. 2009 posredovala prošnjo ministru za obrambo Črne gore za donacijo podmornice 913 za muzejski razstavi predmet Parku vojaške zgodovine v Pivki.

POOBLASTILA ZA SAMOSTOJNO NADALJEVANJE URESNIČEVANJA PROJEKTA »PODMORNICA«

Na podlagi pridobljenih zagotovil iz Črne gore, da bo prošnja Morsa pozitivno rešena, sta pobudnika pridobila pooblastila za organiziranje dejanskih dejavnosti prevzema, priprave in transporta podmornice 913 v Pivko z oborožitvijo in dokumentacijo. Pooblastila so izdali Vojaški muzej iz Maribora, Pomorski muzej Sergeja Mašere Piran in Društvo za ohranjanje podmorniških tradicij Podmorničar iz Ljubljane. Donacijo je Vlada Črne gore odobrila 25. 6. 2009, Ministrstvo za obrambo Črne gore pa je 13. 11. 2009 izdalo »Sporazum o donaciji med Morsom in MOČG-om«.

PRIDOBITEV VSE RELEVANTNIH INFORMACIJ ZA PREVZEM, PRIPRAVO IN TRANSPORT PODMORNICE TER DRUGIH PODMORNIŠKIH SREDSTEV

Po odobritvi donacije Vlade ČG sta pooblaščenca 30. 6. 2009 obiskala Poveljstvo VM ČG, zaradi dogovora: priprave organizacije prevzema, priprave podmornice za transport, namestitve podmornice za čas priprave na pomol Pristan ter za drugo pomoč. Pridobila sta tudi informacijo o cenah določenih storitev.

FINANČNI NAČRT ZA IZVEDBO PROJEKTA »PODMORNICA«

Na osnovi ponudb nekaj podjetij, ki opravljajo izredne prevoze, smo s podjetjem MDI izdelali končni finančni načrt

priprave in transporta podmornice 913, na sestanku pri ministrici za obrambo 6. 4. 2010 pa je bil predlagani finančni načrt tudi sprejet.

NAČRT IN DEJAVNOSTI ZA PRIPRAVO IN TRANSPORT PODMORNICE 913

Ker mora biti podmornica za transport preko meje izven EU (iz podmornice morajo biti odstranjene baterije in vse škodljive snovi) ekološko neoporečna, je bil takoj vzpostavljen siki z inž. Pungartnikom iz TAB Mežica (proizvajalcem akumulatorskih baterij) s prošnjo, da nam pomaga pri odstranitvi akumulatorskih baterij. Odgovor je bil, da jih TAB ne sprejema več in ne razgrajuje, zato je bilo treba ta dela opraviti v Črni gori. V času ponovnega obiska Črne gore jeseni 2009 sta pooblaščenca zama iskala potencialnega odjemalca akumulatorskih baterij. Od inž. Pungartnika sta dobila informacijo, da naj se obrneta na podjetje ALGA iz Nikšiča. Vzpostavila sta neposredni stik s predstavniki podjetja, ki so zagotovili, da bodo donirali razgradnjo akumulatorskih baterij, strošek prevoza do Nikšiča in začasno skladiščenje baterije pa so morali financirati sami. Ustanovljena je bila strokovna ekipa za izkrcavanje akumulatorskih baterij ter odstranitev ekološko oporečnih snovi (hidravlična olja, baterijski elektrolit, zrak pod pritiskom ...).

PRIPRAVA PODMORNICE 913 ZA TRANSPORT

Za nadaljevanje priprave podmornice za transport v Slovenijo je bilo potrebno: izde-

lati posebno orodje, najeti opremo, kupiti zaščitno opremo in potrošni material, opraviti geodetska dela, usklajevati dejavnosti in uporabo storitev Vojne mornarice Črne gore, demontirati dele podmornice, ki odstopajo od dovoljenih gabaritov za transport, odstraniti nevarne snovi, dobaviti 27 kovinskih plošč debeline 10 mm.

TRANSPORT PODMORNICE IZ BOKE KOTORSKE V PIVKO

Po poskusu transporta na relaciji Tivat-Krašiči-Pristan (neobremenjen vlečni tovornjak) je bilo ugotovljeno, da transport podmornice na omenjeni relaciji ni mogoč, zato je bil angažiran trajekt podjetja Pomorski saobračaj Kamenari za prevoz tovornjaka in podmornice na relaciji Pristan-Lepetane.

Druge variante prevoza: Boka Kotorska-Split-Pivka; Boka Kotorska-Srbija-Madžarska-Slovenija; Boka Kotorska-Albanija-Slovenija (trajekt); vlak itd., so bile izmišljene za potrebe časopisa Slobodna Dalmacija in so bile popolne dezinformacije! Člani društva za ohranjanje podmorniške tradicije »Podmorničar« so pripravili podmornico za muzejski razstavi predmet. Slovesno odprtje muzejskega razstavnega predmeta je bila potem 18. 9. 2011, vrstico je na priložnostni svečanosti prestrigla ministrica za obrambo Republike Slovenije dr. Ljubica Jelušič ob prisotnosti ministra za obrambo Republike Črne Gore Bora Vučinića.

Vojko Gorup



Podmorniški vikend 2018 v Pivki