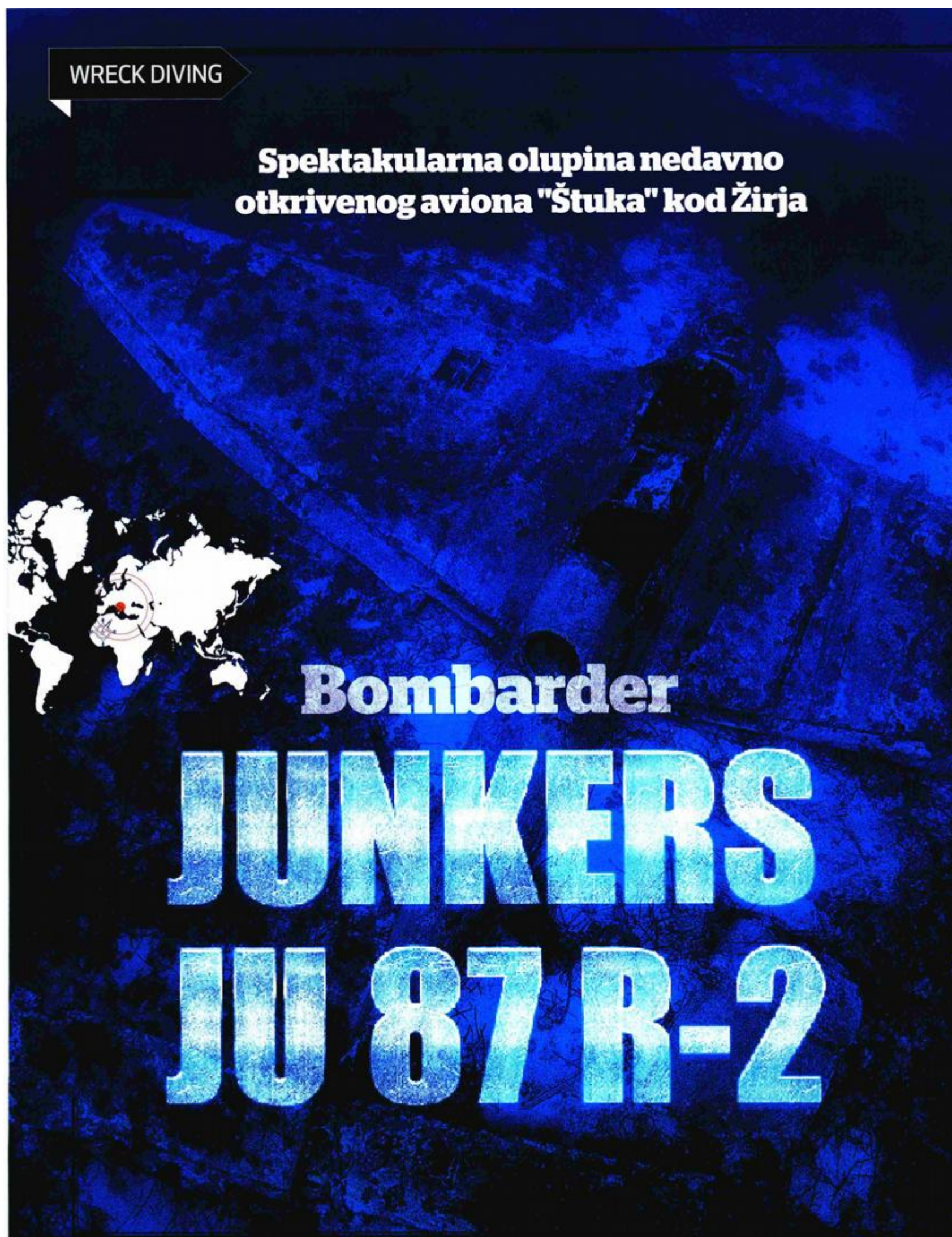







Početak Drugoga svjetskog rata Talijansko ratno zrakoplovstvo kupilo je stotinjak "Štuka" od Nijemaca te ih uvrstilo u svoje borbene eskadrile. Talijanske "Štuke" su djelovale u bombardiranju Malte, u Sjevernoj Africi i u Grčkoj, a napadom Sila Osovine na Jugoslaviju travnja 1941. godine imale su operativne zadatke i nad našom obalom, pogotovo u zaštiti tadašnje talijanske enklave Zadra

PIŠU: Goran Butajla i Danijel Frka

FOTOGRAFIJE: Goran Butajla, Arhiva Buongiovanni, Arhiva dr. Zvonimir Freivogel, Arhiva Danijel Frka, Arhiva Nicola Malizia, Arhiva Hrvatski Restauratorski Zavod

Vrijedni povijesni nalazi u jadranskom podmorju uvijek razveseljavaju ronilačku populaciju, bilo da se radi o "običnom" teretu amfora, kakvom srednjovjekovnom jedrenjaku, a pogotovo ako se radi o artefaktima iz novije povijesti, naročito onima koji se vezuju za neke od ratova koji su se odigrali i na našem teritoriju. Za većinu takvih, katkad slučajnih, a ponekad i nalaza koji su rezultati nešto ozbiljnijih istraživanja, treba zahvaliti prvenstveno entuzijastima koji troše nemalo vlastitoga slobodnog vremena i drugih resursa, zatim savjesnim ronionicima – slučajnim nalaznicima, pa čak i ribarima koji svojim informacijama o neobičnim "zadivima" nerijetko mogu ukazati na kakav vrijedni potopljeni objekt. Često će se nalaznici takvih artefakata naći u nedoumici što dalje, kakva je zakonska procedura. Dakle, nalaz bi trebalo, bez odgadanja, prijaviti područnim Konzervatorskim odjelima Ministarstva kulture ili pak Odjelu za podvodnu arheologiju Hrvatskoga restauratorskoga zavoda. Time se državnim institucijama daje prilika za dokumentiranje

novih lokaliteta, ali i obveza daljnjeg očuvanja nalaza.

Ne sumnjajući u ispravne namjere spomenutog zavoda, pa ako hoćete i države u cjelini, kao "glasnogovornici" svih ronilaca u regiji dužni smo spomenuti i mišljenje "druge strane", tj. ronilaca kao budućih posjetitelja takvih lokaliteta. Naime, nemali broj njih smatra da, zbog sijaset razloga, prijavljivanje takvih lokaliteta ujedno znači i zabranu (barem privremenu) ronjenja na njima. Ovu zanimljivu tezu treba sagledavati s više strana. Točno je da su takvim postupkom turistička ronjenja onemogućena, međutim razlog bi trebao biti očigledan, a taj je u sprječavanju moguće devastacije objekta, barem dok se olupina ne istraži i dokumentira. S druge strane, istraživanja onda (vjerojatno zbog objektivnih – čitaj financijskih razloga) traju predugo u percepciji prosječnoga ronioca. Recentan primjer smo imali u slučaju otkrića olupine američkoga bombardera B 24 na Visu na kojem se nije moglo legalno roniti čak četiri godine, što je, sasvim sigurno, bilo previše, a o čemu smo već pisali u raznim prijašnjim člancima. No, to je ipak preširoka tema za ovu reportažu pa će



WRECK DIVING

zahtijevati detaljniji pristup u nekom od sljedećih brojeva SCUBAlifea, i to u formi razgovora s neposrednim "faktorima" iz spomenutoga Odjela za podvodnu arheologiju.

Vratimo se ipak na našu temu, uz napomenu da se prethodni uvod direktno ticao i nastanka ove reportaže. Ovaj puta je, poštujući zakonsku proceduru, odabran ponešto drugačiji pristup početnom istraživanju olupine aviona pa su ronjenja bila omogućena i, uvjetno rečeno, ljudima koji nemaju direktne veze s Hrvatskim restauratorskim zavodom koji je provodio foto i video dokumentaciju, što je, u konačnici, i dovelo do ovako "rane" objave u vašem magazinu. Ne ulazeći preduboko u zakonsku stranu, ipak na ovom mjestu treba spomenuti neke od aktera zaslužnih kako za pronalazak olupine, tako i za organizaciju ronjenja te na kraju objavu. Prije svega tu mislimo na djelatnike Odjela za podvodnu arheologiju na čelu s Igorom Miholjekom i na vanjskoga suradnika Zorana Delibašića iz Ronilačkoga kluba "ZG SUB" koji su osmislili projekt početnih istraživanja olupine, a sve u suradnji s Braniteljskom zadrugom "Ruža Hrvatska" na čelu sa Željkom Šižgorićem koji je pružio veliku logističku potporu, te uz svesrdnu pomoć Davora Purića iz Vojnoga muzeja MORH-a.

Sam pronalazak olupine dogodio se početkom jeseni ove godine kada su na južnoj strani otoka Žirje, u blizini uvale Tratinska, podvodni ribolovci prilikom pregleda terena za predstojeće prvenstvo u podvodnom ribolovu otkrili olupinu aviona, a informaciju je prosljedio podvodni ribolovac Ervin Sirišević ekipi podvodnih arheologa koja se tamo zatekla. Senzacionalni nalaz je brzo odjeknuo u ronilačkim krugovima jer se radi o odlično očuvanom, gotovo cijelom Junkersu JU 87, popularno zvanom "Stuka", kakvih se većina vas sjeća iz partizanskih filmova (kod nas je to Štuka). O povijesnoj vrijednosti nalaza dovoljno govori podatak da od gotovo šest tisuća proizvedenih "Stuka" danas postoje samo dva primjerka u muzejima u Londonu i Chicagu te da su još dva primjerka izvađena s morskoga dna u Francuskoj i Grčkoj, u daleko lošijem stanju od našega žirjanskog. Zanimljivo je i da je spomenuti ronilački entuzijast Željko Šižgorić pronašao motor aviona još prije sedam godina na poziciji 700 metara zapadno od lokacije olupine pa je i to pomoglo u kasnijoj rekonstrukciji sudbine letjelice. No, vratimo se malo u povijesni kontekst.

Povijest i identifikacija Junkersa JU 87R-2

Većina vas će znati da su ovakvi avioni bili u sastavu tadašnjeg Njemačkoga ratnog zrakoplovstva, no manje je poznato da je

početkom Drugoga svjetskog rata Talijansko ratno zrakoplovstvo kupilo stotinjak Štuka od Nijemaca te ih uvrstilo u svoje borbene eskadrile. Talijanske Štuke su djelovale u bombardiranju Malte, u Sjevernoj Africi i u Grčkoj, a napadom Sila Osovine na Jugoslaviju travnja 1941. godine imale su operativne zadatke i nad našom obalom, pogotovo u zaštiti tadašnje talijanske enklave Zadra. U stručnoj literaturi pronađeni su precizni podaci o napadu triju JU 87R-2 iz sastava 239. eskadrile 97. grupe obrušavajućih bombardera (precizno bombardiranje iz obrušavanja bila je glavna namjena Štuka) na motorne torpiljarke Druge torpedne divizije Jugoslavenske kraljevske mornarice koje su bile u plovidbi južno od Žirja,



■ Pilot štuke pronađene kod Žirja (na slici se nalazi desno) u razgovoru s kolegama



■ Prvi od stotinjak aviona Junkers JU 87 koje je kupilo Talijansko ratno zrakoplovstvo



TEHNIČKI PODACI - JUNKERS JU 87

Obrušavajući bombarderi JU 87 proizvodili su se u više verzija pa su poznati tipovi A, B, R, C, D i G. Žirjanski avion je bio verzije R-2, opremljen instalacijom za dodatne tankove goriva na krilima, ojačanom konstrukcijom za brža obrušavanja te novijom verzijom pogonskog motora Jumo 211D. JU 87 Junkersi su razvijani u njemačkoj avijaciji neposredno pred rat pa su u upotrebi bili čak i u Španjolskome građanskom ratu gdje su se Nijemci i Talijani uvjerali u njihovu učinkovitost. Tijekom rata su neprestano poboljšavani u smislu naoružanja i operativnoga dometa (R serija je bila razvijana sa spomenutim tankovima upravo radi povećanja radijusa djelovanja), a mnogi su, poput našega žirjanskog, proizvedeni u tvornici Weser Flugzeugbau u Njemačkoj.

- » Raspon krila - 13,8 metara
- » Duljina aviona - 11,1 metar
- » Masa praznog aviona - 1185 kilograma
- » Najveća poletna masa - 4390 kilograma
- » Pogon - motor Jumo 211D (poboljšana verzija originalnoga modela 211) snage 950 KS
- » Najveća horizontalna brzina - oko 400 km/h
- » Obrušavajuća brzina - do 650 km/h
- » Naoružanje - 500 kilograma bombi ili jedna bomba od 250 kilograma uz dodatne spremnike goriva od ukupno 600 litara
- » Streljačko naoružanje - dvije fiksne strojnice u krilima tipa MG17 kalibra 7,9 milimetara i pomična strojica MG15 kalibra 7,9 milimetara u stražnjoj kabini
- » Posada – dva člana



■ Napad obrušavajućih bombardera Junkersa 12. travnja 1941. na brod Zmaj Jugoslavenske kraljevske mornarice na šibenskom gatu

WRECK DIVING

dok su preostale četiri Štuke bombardirale brod-maticu hidroaviona Zmaj u šibenskoj luci. Dešavalo se to 12. travnja 1941. godine. Dvije od tri Štuke su značajno oštećene uslijed djelovanja protuzračnih topova s motor-nih torpiljarki pa je jedna prinudno sletjela na području Šibenika i njena je posada zarobljena, druga je krenula na prinudno slijetanje na morsku površinu pored Žirja, a treća je također oštećena pri prinudnom slijetanju na talijanski teritorij kod Zadra nakon što je prethodno izbacila gumeni čamac za spašavanje uočivši da je "žirjanski" avion sletio na more. Posada u sastavu pilot Carlo Bongiovanni i strijelac Alberto Boscolo koja je pokušala sa svojom Štukom sletjeti na more, nije imala sreće. Naime, inačica Štuke R-2 nije imala mogućnost odbacivanja fiksnog stajnog trapa prije prinudnog slijetanja "na trbuh" pa je pri prevelikoj brzini stajnim trapom "zakvačila" morsku površinu što je uzrokovalo trenutno prevrtanje aviona na leđa, otkidanje motora i cijelog prednjega dijela (nosa) aviona te, što je najvažnije, došlo je do jakog udara pilot-ske kabine u površinu mora. To je očigledno bio uzrok da posada, iako je otvorila poklopce kabine prije slijetanja, nije uspjela na vrijeme napustiti prevrnuti avion te se, vjerojatno, utopila.

Današnje stanje olupine i ronjenje

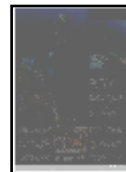
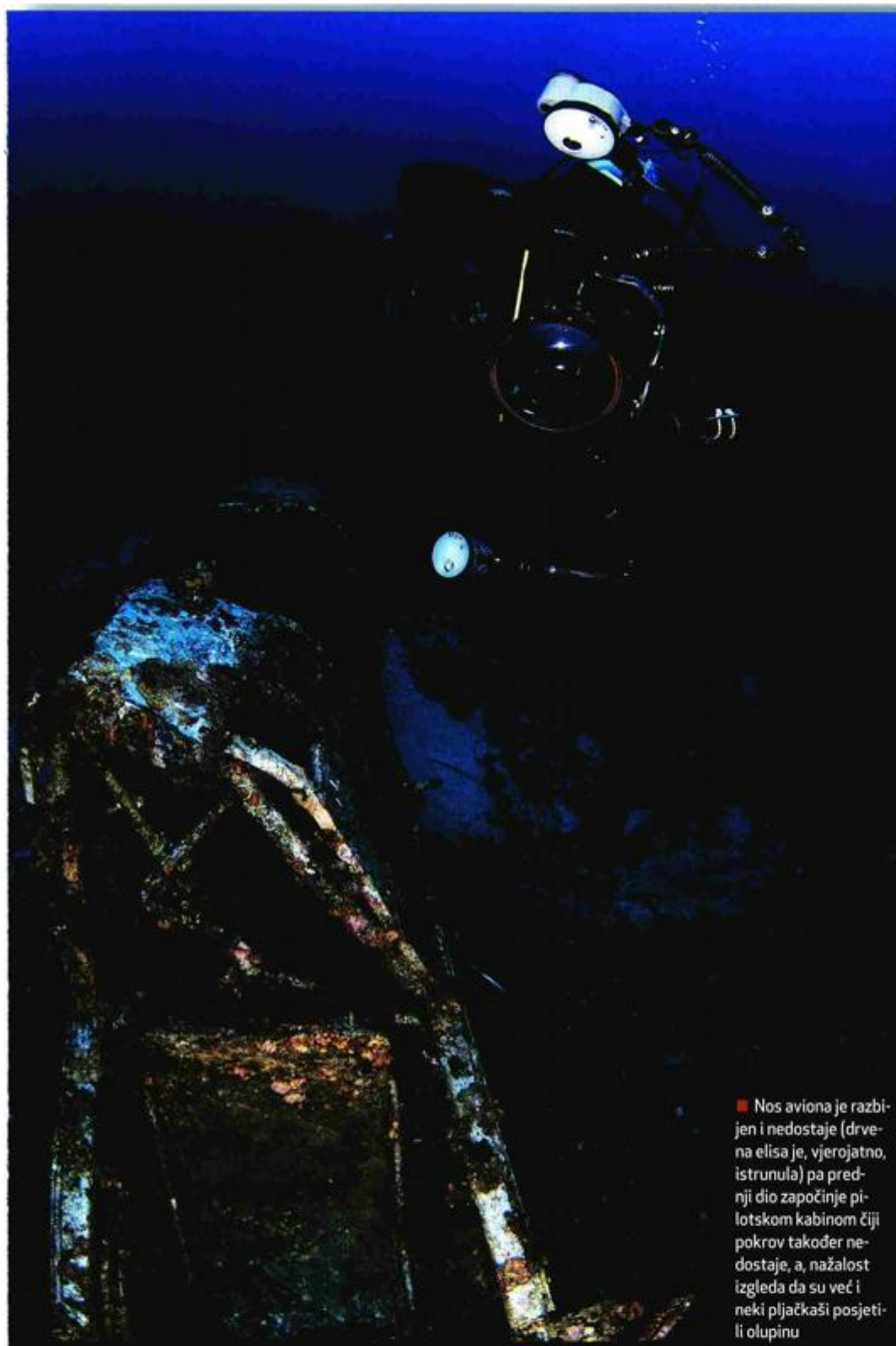
Uslijed logične interpretacije pronalazaka dijelova aviona poprilično su sigurno utvrđene okolnosti potonuća i današnje lokacije olupine. Prije spomenuti nalaz motora aviona na lokaciji 700 metara zapadno od olupine gotovo sigurno ukazuje na točno mjesto udara u morsku površinu, zbog čega se motor i otkinuo od trupa te potonuo na morsko dno. Pošto su Štuke imale podvozje (dva kotača sa štitnicima) koje se nije uvlačilo u trup aviona, pri slijetanju se također, vjerojatno, okrenuo naopačke te olakšan od tereta motora još neko vrijeme ostao plutati na površini. Nošen laganom strujom ili valovima dospio

je na današnju poziciju koja se nalazi istočno nekoliko stotina metara od uvale Tratinska, s južne strane Žirja. Avion je potonuo na pješćano dno na dubinu od 28 metara i prilikom potonuća se ponovno preokrenuo na "pravu" stranu pa danas leži na dnu kao da je spreman za ponovno polijetanje.

Sam prizor, kada se na morskom dnu već nakon desetak metara dubine ugledaju obrisi gotovo cijeloga aviona, zaista je fascinantan, pa po dojmu u mnogome podsjeća na već legendarni B 17 na Visu. U prethodnim

■ Uslijed udara aviona u morsku površinu motor se otkinuo od trupa te potonuo, a ostatak aviona nastavio je još neko vrijeme plutati te nošen strujom ili valovima potonuo nekoliko stotina metara dalje



■ Posebno je lijepo razgledati gotovo neoštećena krila Junkersa s prednje strane aviona gdje se jasno ocrta njihov karakteristični pregib nalik na galebova krila

■ Nos aviona je razbijen i nedostaje (drvena elisa je, vjerojatno, istrunula) pa prednji dio započinje pilotskom kabinom čiji pokrov također nedostaje, a, nažalost izgleda da su već i neki pljačkaši posjetili olupinu

istraživačkim akcijama čak je i motor aviona dopremljen u neposrednu blizinu olupine i njega se može detaljno razgledati. Avion je pretrpio nekoliko oštećenja, ali je u cjelini u odličnom stanju. Nos aviona je razbijen i nedostaje (drvena elisa je, vjerojatno, već istrunula) pa prednji dio započinje pilotskom kabinom čiji pokrov nedostaje, a, nažalost izgleda da su već neki pljačkaši posjetili olupinu pa nedostaje gornji dio upravljačke palice. Dijelovi komandne ploče se još vide, čak i većina instrumenata, a u stražnjoj kabini se prepoznaju uredno složeni okviri s mecima za strojnicu MG 15. Sama strojnica je, zajedno s okruglim nosačem koji je dio stražnje kupole, pronađena u neposrednoj blizini.



■ Glavni urednik SCUBAlifea s ronilačkim timom koji je sudjelovao u ronjenju na nedavno otkrivenu olupinu Junkersa JU 87 - R2 kod Žirja

Krila aviona su gotovo neoštećena, a jasno se vide i pripadajuće MG 17 strojnice. Posebno je lijepo razgledati krila s prednje strane aviona kada se jasno ocrta njihov karakteristični pregib u obliku galebovih krila u blizini samoga trupa. S donje strane krila se jasno vide i zračne kočnice koje su Štukama omogućavale izvlačenje iz obrušavanja te instalacija s nosačima za dodatne spremnike goriva ili bombe. Trup je, osim prednjega dijela, kompletan, a na repu aviona su vidljiva oštećenja horizontalnoga stabilizatora i kormila dubine koji ponešto odstupaju od osi aviona (vjerojatno uslijed udara u morskou površinu), a tijekom vremena je puknuo i veliki vertikalni stabilizator koji leži odmah pored repa. Motor je također vrlo zanimljiv s jasno uočljivom radiolicom i klipnjačama te prijenosnim zupčanicima, ispusima, čak i gumenim nosačima.

O olupina, nesumnjivo, predstavlja iznimno značajan povijesni nalaz, ne samo zbog stupnja očuvanosti, već i zbog same činjenice da je jedna od rijetkih u svijetu, pogotovo u ovakvom stanju. Uostalom, ovo je tek drugi avion u jadranskom podmorju koji je pronađen u ovako dobrom stanju (pored spomenutoga B 17) pa će zacijelo i on pobuditi značajan interes ronilaca u bliskoj budućnosti. Relativno mala dubina koja je dostupna većini rekreativnih ronilaca samo ide tome u prilog. Za nadati se i očekivati je da će se potrebna dokumentacijsko-istraživačka ronjenja završiti u nekom razumnom roku (zašto već ne i do sljedeće ronilačke sezone) pa da će nakon toga ova vrijedna i nadasve atraktivna olupina biti dostupna (putem ovlaštenoga ronilačkog centra koji će imati koncesijsko odobrenje za ronjenje) svima zainteresiranim, a takvih neće biti malo.