

POTOPLJENI JADRAN

Totalni popis hrvatskih Titanica

PIŠE KORANA SUTLIĆ SNIMKE I ILUSTRACIJE DANIJEL FRKA



Neopisiv je osjećaj razgledati olupine skrivene u podmorju. Osim što je impresivna već sama povijesna priča o tome kako se neki brod ili zrakoplov što ga je zadesila oluja ili pomorska bitka našao na dubini od kojih dvadeset i pet metara, čitavo vrijeme dok razgledavate čujete vlastito disanje, pritom pazeći na tlakomjeru koliko još ima zraka u boci, dok se oko vas u rapsodiji plavetnila jate ribice. Svakako mnogo jači doživljaj nego dok stojite ispred nekog klasičnog spomenika, recimo Meštrovićeva Grgura Ninskog u Splitu, i gladite njegov prst.



DANIJEL FRKA
 Prometni stručnjak po profesiji, 40-ak se godina bavi podvodnom fotografijom i olupinama



JASEN MESIĆ
 Bivši ministar kulture po struci je podvodni arheolog, a član je Vladina tima za zagađenja s olupina

No ako ste plašljiviji i nikad ne biste zaronili na 20-ak metara dubine, može vas razveseliti podatak da je jednu olupinu na Jadranu moguće vidjeti na dubini od samo devet metara. Riječ je o olupini male diverzantske podmornice kod mjesta Sistiana blizu Trsta. Nalazi se nepunih stotinjak metara ispred plaže u Sistiani, pa u njoj mogu uživati i manje iskusni ronici.

Sva ta kulturna blaga istočnog Jadrana našla su se temeljito dokumentirana u novoj, atraktivnoj knjizi "Blago Jadrana" Danijela Frka i Jasena Mesića, u izdanju izdavačke kuće Adamić iz Rijeke. Oni su u nju uvrstili i tu malu podmornicu u talijanskim teritorijalnim vodama jer su olupine podmornica uz istočnu obalu Jadrana vrlo rijetke. No to je ujedno i jedina lokacija iz knjige koja se ne nalazi u Hrvatskoj – ostalih 55 opisanih olupina u dubinama su hrvatskog dijela Jadrana. Dio tog spektakularnog materijala donosimo ekskluzivno u Globusu.

VREMENSKE KAPSULE. "Naslov knjige 'Blago Jadrana' na određen način, naravno u prenesenom smislu, najbolje simbolizira značaj i povijesnu vrijednost olupina u Jadranu. Jer olupine potopljenih brodova, podmornica i zrakoplova zapravo su vrijedno hrvatsko kulturno dobro, vremenske kapsule u kojima su sačuvana tehnološka dostignuća vremena iz kojih potječu, a u njima su zarobljene i tajne bezbrojnih ljudskih tragedija koje su dijelile njihovu sudbinu", govori Jasen Mesić. Ujedno one su jedinstven resurs kulturnog turizma koje ronici mogu posjećivati čitave godine. Tako da zapravo olupine daju važan doprinos turističkom gospodarstvu i posebno su dobre za otoke.

U knjizi su predstavljene uglavnom novovjekne olupine, iz 19. i 20. stoljeća. Uključen je i određen broj lokacija antičkih brodoloma, a sve su zaštićene od Ministarstva kulture i Hrvatskog restauratorskog zavoda. Lokaliteti s amforama dodatno su zaštićeni kavezima i do njih grupe ronilaca mogu voditi samo od Ministarstva kulture ovlašteni ronilački centri.

Jedan od brodova opisanih u knjizi je i Kapitan Diederichsen, njemački transportni brod potopljen kod Premude 1944. godine. "Njega smo bezuspješno tražili pune tri godine", opisuje nam Danijel Frka jednu od situacija oko pripreme materijala za knjigu. "Nakon tih neuspjeha bio sam prilično deprimiran, jer taj 'fantomski brod' naprosto nije bio tamo gdje su Nijemci, inače vrlo pedantni, zabilježili u ratnom dnevniku. Ali kako sam znao da nije nestao odnosno da nije bio izvađen poslije rata, nastavili smo s prikupljanjem kockica te priče i rješenje našli kod – ribara. Oni su nam dali kartu s ucrtanim mjestima gdje im zapinju mreže i ubrzo smo pronašli olupinu. Tko pita ne skita, zaključili smo", priča Danijel Frka.

Velika većina olupina dostupna je svim ronionicima. Naime, većina rekreativaca ima dozvole za zaron do 20 metara dubine, dok najveća dozvoljena dubina sportsko-rekreativnog ronjenja sa zrakom iznosi 40 metara. Inače, najdublji zaron spomenut u knjizi obavila je ekipa Dražena Goričkog, prijatelja autora knjige. Oni su se spustili na olupinu talijanskog oklopnog krstaša Giuseppe Garibaldi kod Cavtata, na dubinu od 125 metara.

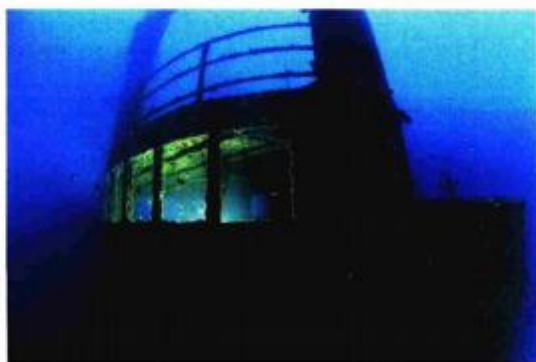
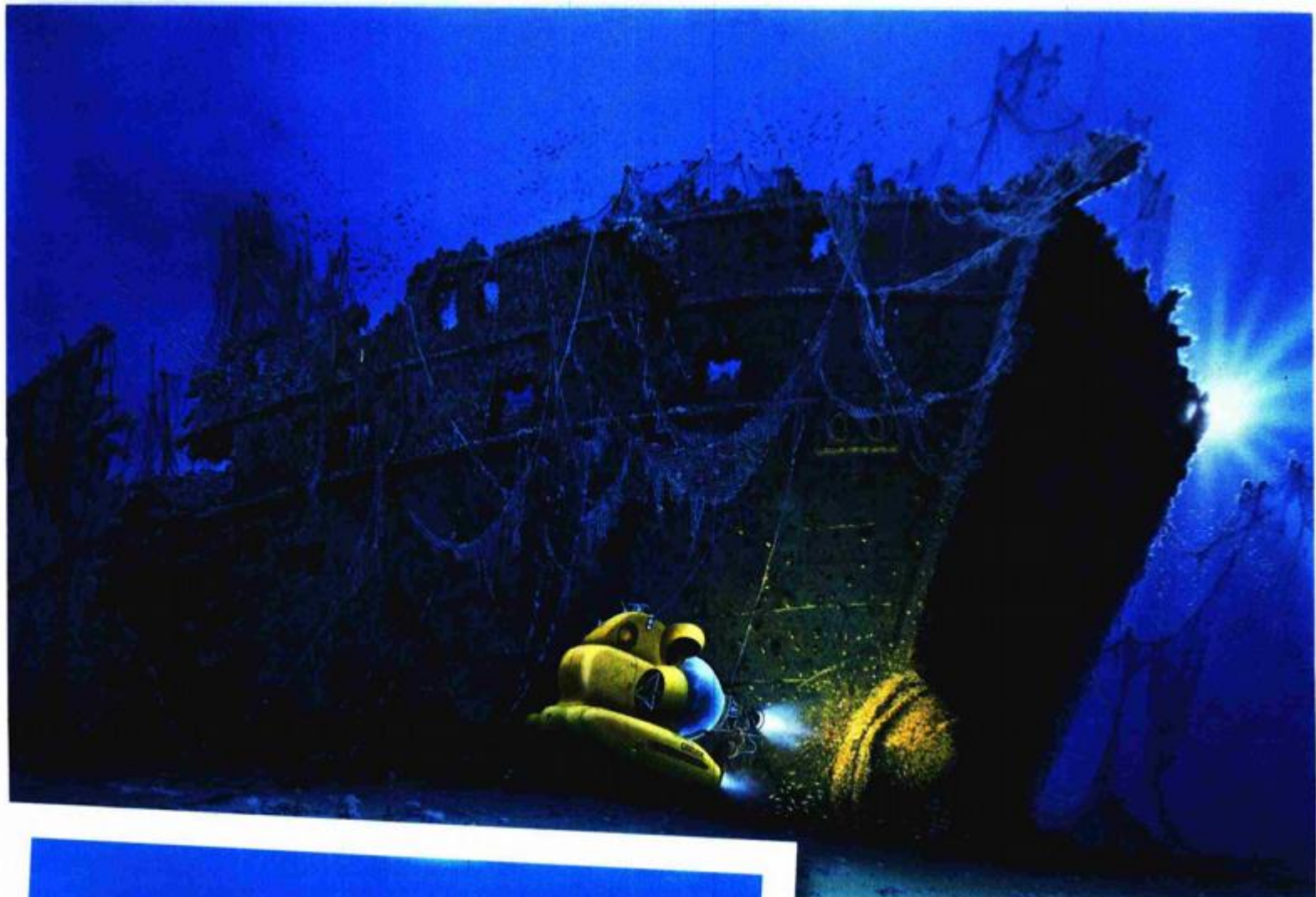
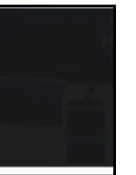
"Najzahtjevnija su bila duboka ronjenja, osobito ona na otvorenome moru. Ona zahtijevaju savršenu organizaciju i ozbiljan tim, tu nema mjesta improvizacijama jer posljedice mogu biti fatalne. Zahtijevaju i posebnu opremu od trinx mješavina pa sve do ROV-a (remote operated vehicle) i istraživačkih podmornica", kaže Jasen Mesić. Kao arheolog i povjesničar Mesić je bio zadužen za mjerenja i izradu terenske dokumentacije koja također pridonosi ukupnoj slici nalazišta.

Sve takve delikatne ekspedicije prošle su uglavnom bez problema, iako je bilo opasnih situacija. "Jednom smo ronili do Szent Istvana i mađarski ronilac zaradio je dekompresijsku bolest jer je zbog jake struje prebrzo potrošio svoje zalihe zraka i nije obavio dekompresijske zastanke prema planu. Srećom, izliječen je bez posljedica", dodaje Danijel Frka.

Posebna je priča snimanje lokacija. Treba znati raditi s kompliciranom opremom za snimanje, a najveći je problem svjetlost. Podvodne fotografije vrlo je teško snimiti. Na neke olupine morali su se vratiti više puta kako bi ih dobili u punom sjaju.

"Snimanje potopljenih brodova nije jednostavno jer to ovisi o više stvari na koje uglavnom ne možete utjecati: vidljivosti, velikoj dubini i maloj količini prirodnog svjetla, ograničenjima fotoopreme... I da, na više lokacija morao sam se vraćati nakon niza godina kako bih sa

KAKO IZGLEDA OLUPINA
Snimanje potopljenih brodova nemoguće je iz veće udaljenosti, zato se cjelina olupine na temelju snimki dočarava ilustracijama



savršenijom opremom snimio fotografije onako kako sam želio", rekao je Danijel Frka.

Pogotovo je problem snimati brodove koji se skrivaju na dubinama većim od 30-ak metara. "Kod snimanja olupina najviše se oslanjam na prirodno osvjetljenje. Pod površinom tu gotovo da i nema razlike od snimanja nad vodom, ali s povećanjem dubine sunčeva svjetlost koja prodire u vodu gubi tople boje iz spektra. Najprije nestaje crvena, pa narančasta, onda žuta... koje postupno poprimaju zelenoplave tonove. Suvremeni fotoaparati imaju visoku osjetljivost, i to je izuzetno bitno za fotografiranje u uvjetima kada je prirodno svjetlo slabo", objašnjava Frka.

Na primjer na dubinama od 50 i više metara sunče- »

RATNI STROJEVI NA DNU

Talijanska oklopna fregata *Re d'Italia* (sasvim gore); ratni brod *Szent Istvan* potopljen 1918. kod Premude (desno gore)

NESRETNI TRGOVCI

Talijanski teretni brod *Totonno* potopljen 1943. na prilazu luci Gruž (gore i desno sredina); *Pelstatis*, grčki trgovački brod potonuo 1968. kraj Krka (desno)



» **U-201 SCHNEE**
 Njemačka podmornica koja je potopila čak 19 savezničkih brodova na ilustraciji Danijela Frke

vo je svjetlo najmanje desetak puta slabije nego pod površinom. Ni najjača bljeskalica ne može osvijetliti predmete udaljene više od nekoliko metara, što znači da se samo kod izuzetne prozirnosti mora i na maloj dubini gdje ima puno prirodnog svjetla može jednim snimkom obuhvatiti veći dio olupine. "Zato sam u knjizi svaku olupinu prikazao i dodatnom ilustracijom da čitatelji dobiju dojam kako danas ta olupina izgleda na dnu", dodaje Danijel Frka.

MAJSTORSKI RAD. Upravo te ilustracije knjigu čine dodatno čarobnom! Majstorski rad Danijela Frke, dok nam neke njegove slike predočuju kako neki brod izgleda skriven u podmorju, uvlači nas i u trenutke prije brodoloma ili zrakoplovne nesreće. Primjerice, Frka je ilustrirao prinudno slijetanje na more leteće tvrđave B-17. "Od rane mladosti sklapao sam makete aviona i brodova. Tehničke ilustracije su moja druga ljubav i njima se bavim više od 20 godina", kaže on.

Obojici im je najdraža lokacija američkog četveromo-

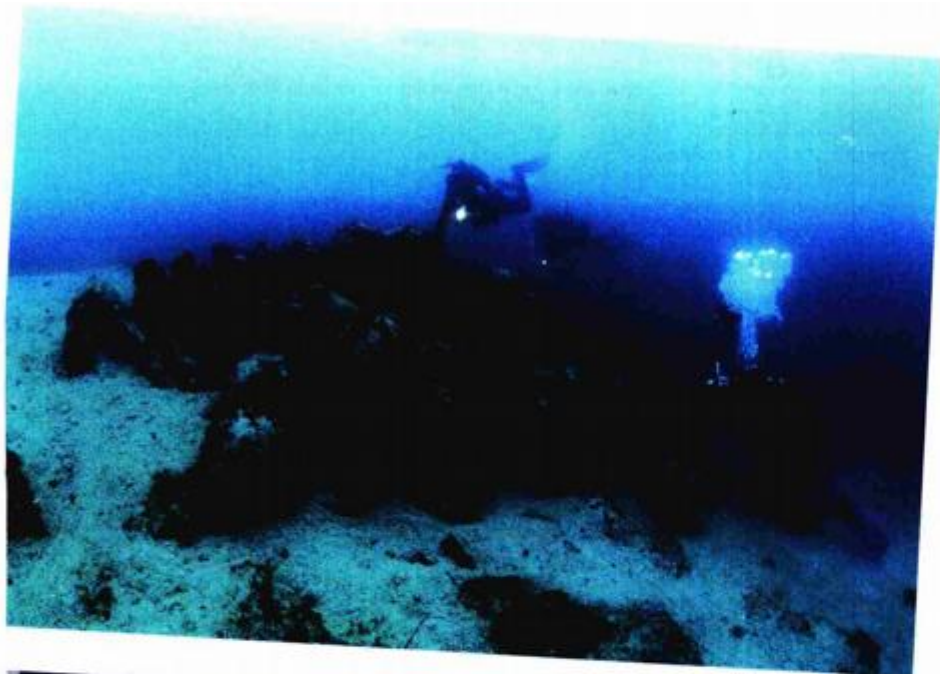
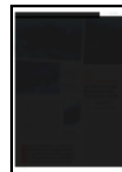
tornog bombardera B-17 Flying Fortress kod otoka Visa. "On gotovo netaknut leži na dubini od 72 metra i to je ujedno i najdublja olupina na kojoj sam ronio. Jasen i ja imali smo sreće upoznati njenog pilota i još jednog člana posade kada su za vrijeme našeg istraživanja njihovog aviona posjetili otok Vis", priča Danijel Frka.

Pri obilascima olupina Mesić i Frka nikad nisu naišli na tijelo nekog od utopljenika, iako je poznato da ih ponegdje sigurno ima. Jedna od najvećih grobnica je parobrod Euterpe kod Paga gdje je poginulo više od 500 ljudi. No, kako je u većini olupina nataložen mulj debljine nekoliko desetaka centimetara, ti su ostaci duboko zakopani u njemu. Nije rijetkost i da su neke olupine, koje su inače zaštićeno kulturno dobro, oštećene. Jedna od najgorih devastacija je ona na olupini putničkog broda Baron Gauth, koja je temeljito opljačkana osamdesetih godina.

U novoj Frkinoj i Mesićevoj knjizi ispravljene su i neke zablude. "Trebalo je puno godina da se otkrije da je austrougarski parobrod Tihany, koji smo u svojoj prvoj knjizi 'Tajne Jadrana' opisali kao olupinu kod Unija, zapravo potonuo u Boki kotorskoj i da na tom mjestu kod Unija leži talijanski parobrod Etnea. Dokaze o tome pružio je poznati crnogorski ronilac Dragan Gačević, istraživač podmorja iz Herceg Novog, koji je pronašao, snimio i identificirao olupinu pravog broda Tihany i tako skinuo veo s još jedne tajne Jadrana", govori Danijel Frka.

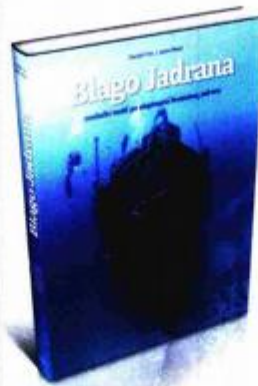
Svaka je olupina obrađena tako da je prikazan povijesni kontekst u kojem je pojedini brod ili zrakoplov bio u funkciji, opisane su okolnosti koje su dovele do njegova

BOMBARDER B-17 KOD VISA
Najdraža nam je olupina aviona B-17 koji leži kraj Visa: Jasen i ja imali smo čak sreće upoznati i dva člana posade, kaže Danijel Frka



AMFORE NA PAGU
 Ostaci tereta rimskog trgovačkog broda koji je potonuo nedaleko od pristaništa Žigljen

REKONSTRUKCIJA
 Ilustracija Danijela Frke koja pokušava dočarati stanje antičke olupine koju godinu nakon potonuća



KULTURNO BLAGO
 Knjiga Danijela Frke i Jasena Mesića temeljito dokumentira 56 olupina na istočnoj obali Jadrana

potonuća, a tu su i svi bitni podaci važni ronionicima kod planiranja ronjenja: koordinate lokacije, najmanja i najveća dubina, prisutnost morskih struja, podaci o uobičajenoj vidljivosti na olupini, dostupnost lokacije – neke su olupine uz obalu dok su druge na otvorenome moru, zatim potrebna ronilačka znanja i vještine te bogatstvo živog svijeta koje se može vidjeti na olupini. Gotovo svaka je olupina prikazana kroz povijesne fotografije, dok je stanje olupine, kako ona danas izgleda na dnu, predstavljeno Danijelovim detaljnim ilustracijama u boji što ih je nacrtao prema skicama izrađenim nakon svakog ronjenja

FINANCIRANJE. Osim ekspedicija što ih je organiziralo Ministarstvo kulture ili Hrvatski restauratorski zavod nije bilo drugih sponzora ni dotacija za istraživanja. Tako je Frka sam financirao veliki dio fotomaterijala dok su arhivsku građu pribavljali na različite načine. Autori knjige smatraju to vrijednim uloženog truda jer se radi o neprocjenjivom kulturnom blagu.



RIMSKI TRGOVAČKI BROD

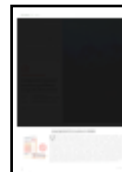
Antički jedrenjak koji je prevezio vino za provincije

Potonuo	u prvom stoljeću nove ere
Uzrok	vjerojatno bura
Lokacija	uvala Vlaška mala na Pagu

Nije poznat točan uzrok stradavanja trgovačkog broda manjih dimenzija čiji su glavni teret bile amfore za vino, potopljenog u uvali Vlaška mala na Pagu. Trgovina vinom je u antičko doba bila vrlo razvijena te su morski trgovački putovi sezali od Sredozemlja, išli uzduž cijele istočne obale Jadrana sve do njegove najsjevernije točke, odakle se nastavljalo dalje kopnom do najudaljenijih rimskih naselja. U vrijeme antičkih jedrenjaka plovidba se odvijala samo u dijelu godine kad su vladali povoljni vremenski uvjeti, tj. od kraja svibnja do polovice rujna. Uzrok tome bila je nemogućnost plovidbe uz vjetar (jer u to vrijeme nije bilo poznato prednje jedro – flok – koje je izumljeno puno kasnije), kao i slaba pokretljivost tadašnjih brodova, koji su stoga bili vrlo osjetljivi na iznenadne promjene smjera vjetra ili na snažne nalete bure.

Vjerojatno je i naš trgovački jedrenjak postao žrtvom iznenadne bure koja se u Velebitskom kanalu povremeno javlja i tijekom ljetnih mjeseci, stvarajući velike valove što onemogućavaju svaku plovidbu. Pokidanih jedara i bez mogućnosti manevriranja, nesretni je brod nošen burom završio na goloj, stjenovitoj obali otoka Paga. Oštre stijene brzo su probile njegov trup i brod je potonuo neposredno uz obalu, smirivši se na pješčanoj podmorskoj kosini. S vremenom su drveni dijelovi »

LJUDI NESTALI U MULJU
Pri obilascima olupina Mesić i Frka nikad nisu naišli na tijelo nekog utopljenika: stradali su nestali pod naslagama mulja



» broda istrunuli, a sadržaj njegovih skladišta – keramičke amfore – ostao je na dnu tvoreći mali umjetni brežuljak, jedini trag davnog brodoloma...

Nalazište je uz sjeverni rt uvala Vlačka mala, koja se nalazi južno od trajektnog pristaništa u Žigljenu. Ostaci brodoloma leže na kamenito-pjeskovitoj padini morskog dna, a prostiru se na dubini od 24 do 30 metara. Glavna koncentracija amfora, dimenzija oko 8 x 9 metara, sastoji se od oko stotinu cjelovitih ili djelomično oštećenih primjeraka koji leže u nekoliko slojeva. U neposrednoj blizini spomenute skupine, u donjem dijelu nalazišta, uočene su i dvije olovne prečke antičkih sidara.

Oko sedam metara sjeverno od nalazišta, u smjeru obale, na dubini od 24 metra nalazi se manja skupina od četiri međusobno srasle amfore. U jugozapadnom dijelu glavne koncentracije amfora uočen je i donji dio kamenog žrvnja koji je bio uobičajeni sastavni dio opreme broda, korišten za mljevenje žitarica na dužim putovanjima.

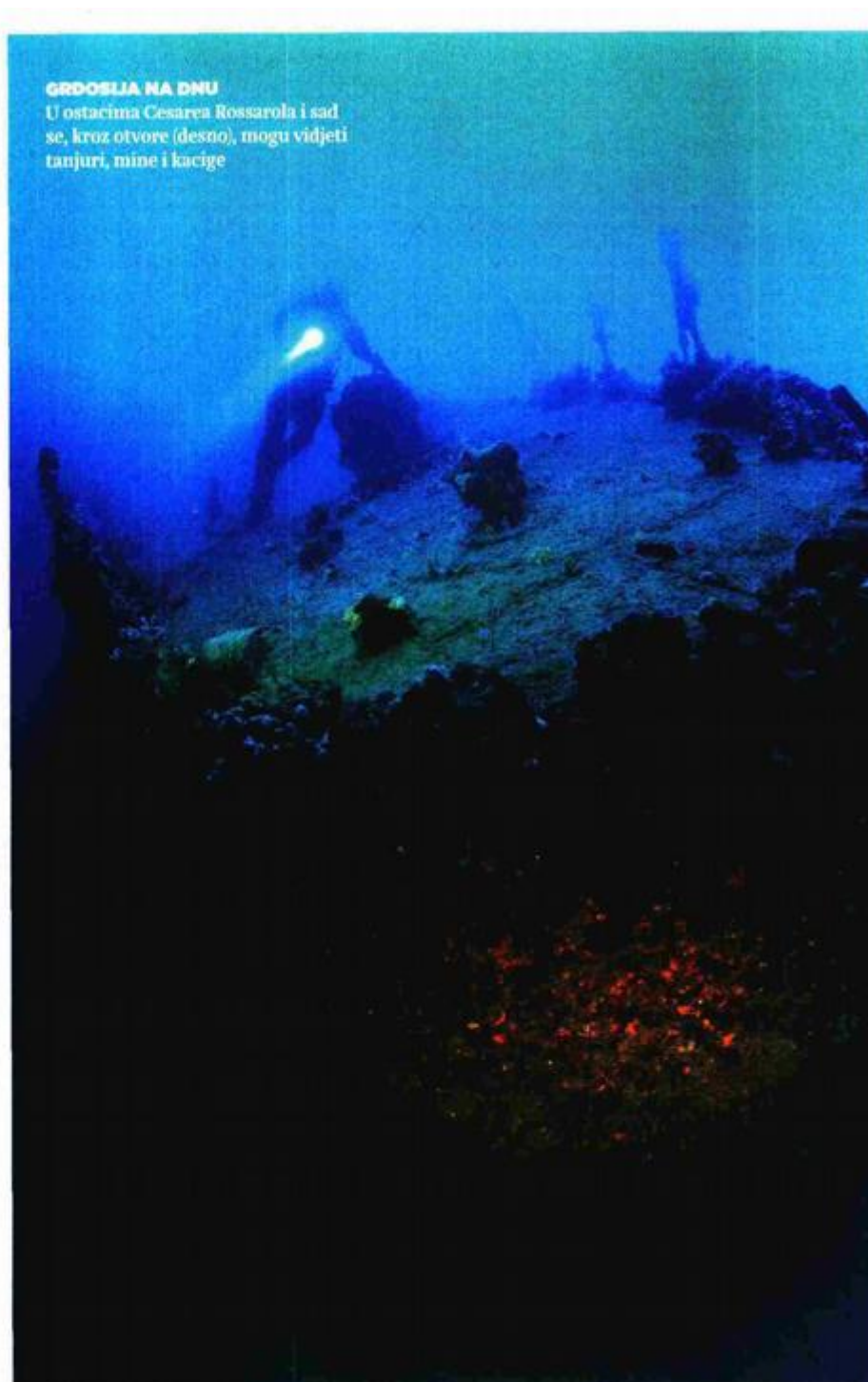


CESARE ROSSAROL

Talijanski razarač stradao greškom od podvodne mine

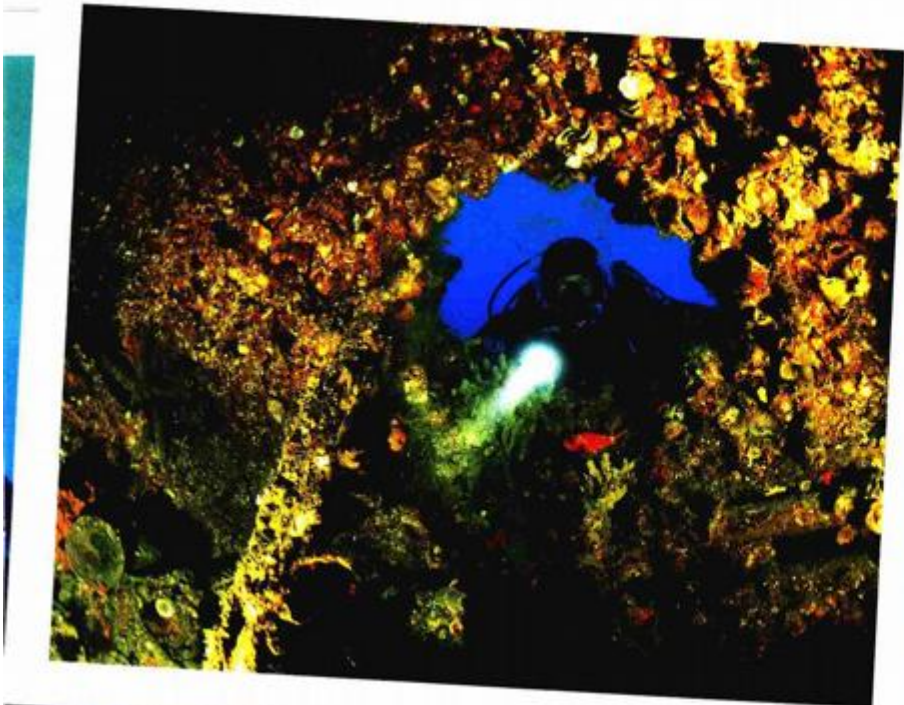
Potonuo	16. studenoga 1918.
Uzrok	Greška u navigaciji, naletio na minu
Lokacija	kod Ližnjana, istočna obala Istre

U lijepo sunčano jutro šesnaestog studenoga 1918. mirnu morsku površinu pulske luke sjekao je visok pramac ratnog broda Cesare Rossarol. Brod je prošao pokraj redova austrougarskih razarača vezanih bok uz bok, da bi se zatim približio redu bojnih brodova vezanih za plutače u sredini zaljeva. Prošao je pokraj prazne plutače za koju je nekad bio vezan bojni brod Szent Istvan, potopljen kod Premude pet mjeseci prije. Prvi svjetski



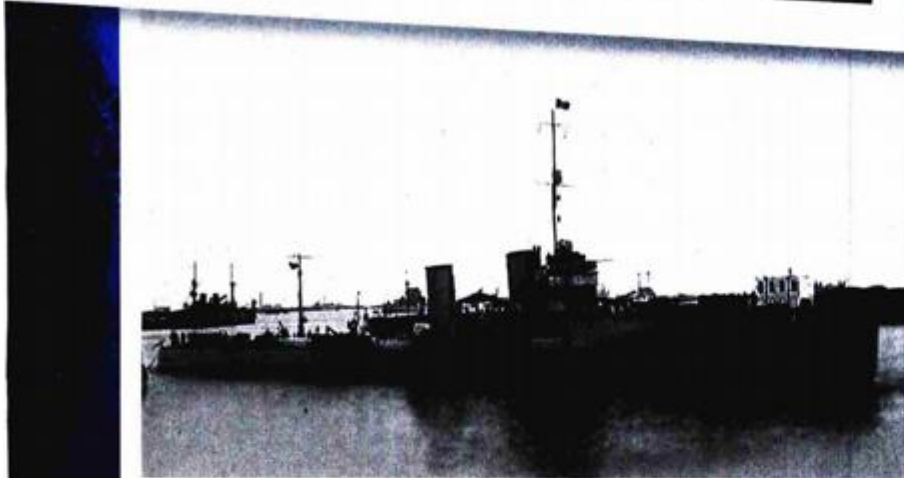
GREŠKA NA DNU

U ostacima Cesarea Rossarola i sada se, kroz otvore (desno), mogu vidjeti tanjuri, mine i kacige



NEKAD I SAD

Razarač talijanske mornarice Cesare Rossarol (dolje lijevo) i njegovi današnji ostaci nedaleko od rta Munat veliki



**NESREĆA NAKON KRAJA RATA
 Brod je po završetku rata iz Pule
 krenuo u Rijeku zbog podrške
 trupama čiji je zadatak bio okupacija
 primorsko-kvarnerskih otoka**

rat nedavno je završio i poraženoj austrougarskoj floti u Puli pridružile su se jedinice talijanske ratne mornarice, žureći da svojim trupama okupiraju ratnu luku.

Zapovjednik, kapetan bojnog broda Lodovico De Filipi, imao je težak zadatak da uz pomoć Giovannija Pizzinija, jednog od najboljih peljara talijanske ratne mornarice, provede brod kroz minska polja koja je još početkom rata austrougarska mornarica položila na svim prilazima pulskoj luci. Između kopna i minske prepreke ostavljen je prolaz širine 2 nautičke milje kroz koji je Cesare Rossarol doplovio do rta Marlera, da bi zatim okrenuo prema sjeveru. Bilo je podne i vrijeme ručku, pa je većina posade bila oko stolova u potpalublju.

U 12:45 sati brod je potresla strahovita eksplozija, a visok vodeni stup uzdigao se po sredini broda. Silina eksplozije raspolovila je brodski trup a voda je navrla u oba dijela. Za samo dvije do tri minute pramac i krma nestali su u dubini, ostavivši na površini tridesetak članova posade koji su se borili s valovima. Njih je sjeveroistočni vjetar nosio prema rtu Munat veliki, gdje su se uspjeli nekako dokopati obale.

Olupina broda leži na dubini od 47 do 50 metara. Krmni dio dug je oko 30 metara i leži lagano nagnut na lijevi bok. Nekoliko otvora na palubi vodi u potpalublje, no ulaz je, s ronilačkim spremnicima na leđima, prilično tijesan. Zavirivši u jedan od otvora može se zamijetiti u snopu podvodne svjetiljke nekoliko tanjura te kacige francuskog tipa naslagane jedna na drugu. Pramčani dio broda dug je oko 40 metara i oko 300 metara je udaljen od krme, a leži posve prevrnut na morskome dnu, s kobilicom okrenutom prema površini. >>

»

3

B-24 LIBERATOR**Saveznički bombarder u vodama Hvara**

Srušen	20. studenoga 1944.
Uzrok	protuzračna obrana
Lokacija	zapadno od Sućurja

Na HTV-u u emisiji "More" iz splitskog studija emitiran je prilog o olupini aviona nedaleko Sućurja na Hvaru. Posebno je bilo zanimljivo to što su ronionci pronašli i serijski broj aviona koji se još mogao pročitati na repu aviona, iz čega se lako moglo zaključiti da se radi o američkom bombarderu tipa B-24 Liberator. Ti su teški bombarderi, uz jednako poznatu "leteću tvrđavu" B-17, bili okosnica američkog bombarderskog zrakoplovstva u Drugom svjetskom ratu.

Američka 15. zračna armija djelovala je iz južne Italije od studenoga 1943. pa do kraja rata. U Italiji je bazirala 21 grupu teških bombardera (u svakoj grupi bile su tri eskadrile) od kojih ih je 15 bilo naoružano avionima B-24 Liberator, dok je šest grupa bilo opremljeno bombarderima tipa B-17 Flying Fortress. Za stanovnike naših krajeva blještave eskadrile bombardera što su letjele prema Njemačkoj ostavljajući bijele kondenzirane tragove na plavom nebu ostale su nezaboravan prizor.

Za otkrivanje povijesti o Liberatoru zaslužni su ronionci koji su prvi pročitali njegov serijski broj: 251874. Literatura je pomogla da se pronade njegova puna oznaka: B-24 J-15 FO, proizveden 1942. godine u tvornici Ford, Willow Run. Preko interneta je po serijskom broju pronađen datum kada je izgubljen, ali i neki drugi podaci. Istovremeno su iz američkih arhiva došli i dokumenti koji su otkrili mnogo detalja o događajima koji su doveli do gubitka ovog B-24.

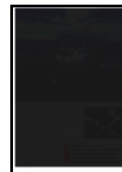
Liberator serijskog broja 44-251874 stigao u Italiju 7. rujna 1944. godine gdje je raspoređen u 727. eskadrilu 451. bombarderske grupe s bazom na uzletištu Castelluccia. Tamo je posada koju je predvodio pilot poručnik Eddie Doherty na nosu aviona nacrtala nadimak "Le petit Fleur", što na francuskom znači "Mali cvijet". Liberator je sudjelovao u više akcija, odakle se uvijek sretno vraćao sa svojom posadom. No sreća mu je okrenula leđa dva mjeseca kasnije, 20. studenoga 1944.

NA POVRATKU IZ MISIJE Iznad Njemačke bombarderu je bio oštećen motor, pa je gubio visinu. Došavši nad istočnu obalu Jadrana, odlučili su sletjeti



"LE PETIT FLEUR"
Svi članovi posade bombardera "Le Petit Fleur" preživjeli su prinudno slijetanje (sasvim gore); ilustracija današnjeg stanja ostataka Liberatora u vodama pokraj Hvara

godine, za vrijeme zadatka broj 154, kada su američki avioni bombardirali Blechhammer u Njemačkoj. Iznad Njemačke je Dohertyjevu Liberatoru protuzrakoplovna obrana oštetila jedan motor i sustav za dobavu goriva, pa je avion polako zaostao za formacijom i postupno gubio visinu. Stoga je u visini hrvatske obale Jadrana pilot dao naredbu za napuštanje aviona. U metežu koji je nastao dok su ostali članovi posade iskakali kroz otvorena vrata prostora za bombe, mehaničar-strijelac Raymond Hughey slučajno je otvorio svoj padobran u avionu. Konopci padobrana zapleli su se u nerazmrsivo klupko i Hughey više nije mogao iskočiti. Vidjevši što se događa, pilot Doherty nije oklijevao – ne želeći napustiti bespomoćnog člana posade, odlučio je teško oštećenim bombarderom sletjeti na more. Kad je Hughey sjeo na koplotovo mjesto i privezao sigurnosne pojaseve, već su bili nisko iznad mora. S lijeve strane pod njima je promicala neka šumovita obala, i pilot je nastojao sletjeti što bliže kako bi se lakše dokopali kopna. Prvi udarac o površinu mora bio je strašan, a nakon njega je uslijedilo još nekoliko manjih popraćenih lomljavom metala. Kroz otvorena vrata za bombe voda je silovito udarila u stražnji dio aviona, koji se gotovo odlomio od prednjeg dijela trupa. Slomljenih leđa i prevrnut truhom prema gore, avion je brzo tonuo (Liberator je i inače bio poznat po tome da loše slijeće na vodu te da se



njegov trup lako lomi). Dvojica zrakoplovaca uspjeli su se izvući kroz bočne prozore pilotske kabine i našli su se u ledenome moru. Drhtavim prstima jedva su napuhali prsluke za spašavanje dok ih je teška letaćka odjeća, natopljena vodom, vukla pod površinu. Srećom, do obale nije bilo daleko pa su se, iscrpljeni, nakon napornog plivanja ipak dokopali čvrstog tla otoka Hvara. Uskoro su naišli na partizane koji su ih utopili, a do večeri su se sreli i s ostalim članovima posade koje su partizani pokupili po otoku.

Narednog dana dobro organiziranom vezom partizani su ih prebacili na Vis, odakle su parobrodom otplovili za Bari, a zatim su se prebacili u njihovu bazu Castelluccia. Osim narednika Caldwell, koji je pri doskoku ozlijedio koljeno, svi su nastavili letjeti sve dok nisu ispunili potreban broj zadataka do povratka kući.

Olupina leži na dubini od 42 do 44 metra i nalazi se zapadno od Sućurja na Hvaru. Vidljivost je uglavnom odlična, no kad se pređe tridesetak metara, ona se katkad smanjuje zbog zelenkastog sloja u kojem lebde sitne čestice što vidljivost smanjuju na desetak metara. Zaranjajući u dubinu već se s dvadesetak metara može uočiti neki pravilan oblik, a zaranjajući dublje može se jasno raspoznati rep Liberatora s dva vrlo prepoznatljiva okomita stabilizatora. S tridesetak metara dubine može se vidjeti cijeli avion.

AVIONI U MORU

Prinudno slijetanje na more leteće tvrđave B-17 (gore); bombarder B-24, kakav je prinudno sletio kod Sućurja na Hvaru, i čiji se ostaci još mogu vidjeti na dubini od 40-ak metara, oko 400 metara od obale



POVRATAK U BAZU

Piloti su na Hvaru sreli partizane koji su ih idućeg dana prebacili na Vis, a odatle su parobrodom otplovili u Bari i vratili se u bazu