

Slučaj katastrofe „Kometa“

S engleskog: Kap. Nikša Krstelj

U jednoj maloj kafani u gradiću Portoferraio na otoku Elbi, jedan mornar je pričao: »Bila je strašna buka, koja je sličila na grmljavinu, i, pogledavši prema nebu opazio sam jednu vatrenu loptu, koja je padala prevrćući se«. Upala je u more i nestala. Ljudi koji su ga slušali, gledali su ga sa nepovjerenjem. Neki su se i smijali. Ali slijedeći dan novine su donijele tu vijest, Komet, avion na mlazni pogon »Yoke Petar«, sa 35 putnika i posadom, srušio se južno od Elbe.

Na putu iz Singapura za London, avion je uzletio iz Rima na 9.15 ujutro 10. januara 1954. U 9.50 javio se sa visine od 9.000 metara. Još se je uspinjao. U 9.15 pilot je pitao: »Da li ste dobili moj . . . ? Nije nikada završio rečenicu. Nekoliko dana kasnije ribari su pokupili 15 leševa i neke stvari kao jedan jastuk za sjedanje, jedan pojas za spasavanje i jedan šešir. I to je bilo sve.

Yoke Petar imao je specijalno značenje. Prije dvije godine on je prvi otvorio saobraćaj putnika sa avionima na mlazni pogon. Od tada on je prevalio 3.681 let, prevalivši više od jedan milijun milja. Postao je simbol britanskog napretka, nakon ratnog stradanja. Pad Kometa bila je nacionalna nesreća. Ali taj nije bio prvi. Jedan se srušio kod Karachi u Pakistanu. Drugi se onespobio poviše Kalkute. Treći se uništio na istom aeroportu kod Rima. Nijedan od ovih slučajeva nije bio razjašnjen na zadovoljavajući način. A sada i četvrti slučaj u nepune dvije godine. Vlada je naredila da se slučaj temeljito ispita i istraži. Admiralitet je poslao čitavu flotilju brodova za spasavanje kod Elbe. Poslati su obavještajci u Rim, da ispituju mogućnost sabotaze. Najodgovorniji posao, svakako, dopao je Arnolda Halla 39 godina starog, rukovodioca R. A. postrojenja u Farnboroughu, vjerojatno najvažnije figure u britanskoj avijaciji.

A. Hall i njegovi pomoćnici, — stručnjaci za metale, strojeve, letala i t. d. — pošli su naprijed korak po korak. Drugi Komet »Able Victor« letio je samo za njih neko vrijeme. Zatim, avionu su skinuta sjedala i 150 raznih aparata za ispitivanje bilo je u nj instalirano. Ta instalacija aparata trajala je oko 6 sedmica. Tada Able Victor pilotiran od RAF-ovih pilota i sa 20 naučenjaka na brodu uzletio je da se ispituju slabosti letala i ostalog. Novine su nazvale taj avion »mrtvačkim sandukom«. Nakon tri mjeseca letenja ništa nije pokazalo da bi se mogao riješiti misterij.

Kod Elbe, brodovi za spasavanje, snabdjeveni sa podmorskim televizijskim aparatom i sandukom za promatranje, radili su uporno i odlučno u jednom prostoru od 20 morskih milja po lijepom i slabom vremenu. Kasnije je istraživanje bilo suženo na trokut od jedne milje i oko 180 metara dubine. Malo po malo, posada za spasavanje počela je nalaziti i sakupljati komad po komad razbijenog aviona.

U Farnboroughu, u jednom velikom hangaru pokrivenim platnom, Erich Ripley, koji je bio zadužen za istraživanje nesreće, sagradio je jedan golemi drveni kostur, veličine i oblika srušenog Kometa. Kako su komadi iz mora pristizali i bili identificirani, pričvršćivali su se na drveni okvir. Dan po dan, oblik onoga što je nekada bio avion počeo je rasti na drvenom kosturu.

Nebrojeno sumnjivih uzroka za nesreću bilo je savijesno ispitano i odstranjeno. Da li može hidraulična tekućina, koja se upotrebljava kod spuštanja i dizanja točkova, prouzrokovati vatru? Svi pokušaji da se na taj način izazove požar bili su učinjeni, ali bez uspjeha. Da li je pilot bio preopterećen na neki način da je prouzrokovao nesreću? — Rekonstruirani avion na zemlji bio je podvrgnut udarima vjetra, koji su predstavljali najteže atmosfere prilike kod letenja. Jedan po jedan svi BOAC-ovi piloti dovedeni su u avion i prokušani, ali su svi sa aparatom rukovali vrlo lako.

Kad je Yoke Petar nestao kod Elbe, svi su ostali Kometi povučeni iz saobraćaja. Ali sada, polažana istraživanja dokazala su da ništa ne može opravdati obustavu dozvole letenja. I tako, na 23. marta 1954., Kometi preuređeni sa oko šezdesetak raznih modifikacija, opet su poletjeli sa putnicima. Šesnaest dana nakon toga, na 8. aprila Yoke Yoke uzletivši sa istog aeroporta u Rimu, pod istim misterioznim uslovima nestao je u moru zapadno od Napoli.

U Farnboroughu avijatičari stručnjaci, radili su sada i po danu i po noći. Za radnike, vrijeme rada bilo je sada povećano na 120 sati sedmično, u čemu su bili potpomognuti sa strane svojih sindikalnih funkcionera.

Do juna mjeseca, od mnogih sumnji u početku, ostala je samo jedna: preopterećenost metala. Ako se jedan komad kalaja previja na jednu pa na drugu stranu i obratno duže vremena, on će puknuti. To je preopterećenost metala. Metalnu površinu jednog aviona, kao što je Komet, koja se diže redovito sa površine mora do 7 i 8 milja u visinu, izložena je stalnoj sili previjanja usljed promjene tlaka u atmosferi. Zalibože, nema načina da se zna kad je metalna čvrstoća najviše opterećena. U očajničkim naporima da se pronađe, da li je ovo bio uzrok Kometove nesreće, bio je sagrađen jedan ogromni bazen od 20 metara duljine i 7 metara širine. U ovaj bazen bio je spušten jedan drugi Komet Yoke Uncle, čija su krila bila ispružena vani kroz nepromoćive gumene prstene. Ova velika mašina koja je stajala 1.500.000 dolara, bila je žrtvovana radi ispitivanja. Kabina je bila zapečaćena i pod pritiskom napunjena vodom. Tada je počelo ispitivanje, predpostavljajući tri sata letenja — sa površine mora do 12.000 metara visine i opet do površine mora, — u samih pet minuta. Kako se je tlak u tanku povisivao i spuštao, hidraulični čekići re-

agirali su na krila, oponašajući udare vjetra i vjehore, kao u pravom letu.

Skoro, na 21. juna, zračni letjelica je skrenuta prema hangaru. Erich Ripley nešto je pronašao. On i A. Hall ispitali su sakupljeno lijevo krilo od Yoke Peter. Po cijeloj dužini krila od kabine pa do kraja, jedva se opažala kao neka ogrebotina. Pod mikroskopom, na toj sitnoj brazdi, vidjeli su se ostaci žute i plave boje slova Boac. Bilo je i tragova avionskog stakla i crne gume. Kemičari su identificirali istu boju kao i na vrsima krila. Dok avionsko staklo i guma, kao da potječu iz kabine. Ovo je bio očiti dokaz da je zid kabine sa velikom snagom eksplodirao prema vani, grebući po krilu.

Tri dana kasnije, na 24. juna, eksplodirao je avion u tanku. Kolona vode pri eksploziji bila je velika. To je bio nepobitan dokaz opterećenosti metala, ako ne kao direktnog ubojice, a to kao sukrivca katastrofe. Raspukla je metalna površina trupa kod jednog prozora u dužini od oko tri metra. Da se je to dogodilo u zraku, avion bi bio pošao u komade i svi bi bili izgubljeni.

Ali, da li je prasak kabine bio pravi uzrok nesreće? Vjerojatno je krilo udarilo u kabinu u zraku i probilo je; možda je otpao rep broda; možda je tlak u kabini bio suviše jak, — ukratko — moglo se je štošta dogoditi. — Krila su bila prva, koja su se isključila. Očito je da su bila cijela kad je kabina eksplodirala, jer u protivnom slučaju ne bi ogrebotina bila na cijeloj dužini krila. Da li je nastao požar? Ispitivanje krila je pokazalo da su pocrnjeli i rastopljeni komadi išli do polovine dužine i onda se naglo zaustavili — dokaz da su krajevi krila pukli prije nego što je vatra do njih došla. I tako se ustanovilo da vatra nije bila prva nesreća.

Prenapetost tlaka u kabini sa tri ispusna ventila, izgledalo je praktično nemoguće. Ispitivanja na repu su pokazala da je bio neoštećen. Nije bilo nikakve indikacije da bi se moglo posumnjati u sabotazu. Sa druge strane bilo je već potvrda, koje su govorile u prilog teorije preopterećenosti metala. Ispitivanja u komori za sagorjevanje pokazala su da su samo pet upaljača eksplodirala, — svi usljed električne struje po više kabine. Skoro sve lješine sakupljene kod Elbe imale su frakturu lubanje. Očigledno je da su bili naglo odbačeni prema gore. Njihova pluća i srce pokazali su djelovanje pada pritiska.

A. Hall i njegovi asistenti sagradili su nekoliko modela Kometa i sa ovima obnovili slučaj. Modeli su bili sunovraćeni sa krova hangara na taj način da se rasprsnu u zraku. U tom padu bili su snimljeni. Kad je koji model eksplodirao u zraku, pod pretpostavkom eksplozije kabine usljed jakog tlaka, komadi su padali u istim oblicima, kao oni što su ih pokupili na dnu mora kod Elbe. Napokon eksplodirao je jedan model sa pričvršćenim stolicama o pod i namještenim lutkama u sjedalima. Ova eksplozija bila je snimljena od četiri kamere sa četiri razne strane. Nakon jedne tridesetine sekunde od eksplozije kabine, stolice su se počele kretati prema naprijed. U jednu desetinu sekunde stolice su se savile i

odlijepile od poda, lutke su poletjele kroz prozor udarajući o stijene i krov kabine. U jednoj trećini sekunde, kabina je bila prazna. A. Hall je točno sada znao kako se je nesreća dogodila. Ali jedno bitno svjedočanstvo još je falilo. Vrh kabine morao je pokazati lom metala, budući da glavni dio trupa Yoke Petra nije pokazivao nikakvo oštećenje.

Proučavajući eksploziju modela i mjesta gdje su padale krhotine, Hall i Ripley su bili u stanju da naznače roniocima gdje da potraže dio krova, koji je još falio.

U oktobru, istraživanja u Farnboroughu bila su prikazana istražnom sudu. A. Hall je rekonstruirao katastrofu. Yoke Peter rasprsnuo se krov kao eksplozija balona. Tlak u kabini, na jednu kvadratnu stopu i na 10.000 metara visine, bio je po prilici pola tone veći od vanjskog tlaka. Kasprsnuće krova proizvela je snaga od oko 44 tone, što bi bilo jednako eksploziji jedne bombe od 50 kilograma. Kabina se ocjepila na obje strane i komadi su odbačeni preko krila. Snaga je bila tako velika da je bila u stanju da ih odbaci ravno u stranu, usprkos činjenice da je avion letio većom brzinom od 400 milja na sat. Prasak je nekako izvukao jedan komad metalnog novca iz nečijeg džepa, koji je ostavio vidan otisak na repu aviona. Jedan komad novine je poletio takvom snagom na rep aviona da su se slova mogla potpuno razabrati usprkos toga, što je taj komad bio više mjeseci pod morem.

Glavni dio trupa srušio se prvi, a odmah za njim krajevi krila. Gorivo koje se prolilo po avionu odmah je zahvatio požar, i to je bila goruća lopta, koju je vidio mornar iz Portoferraia.

Sud je prihvatio čitavu istragu, koju je izvršio RAF. Svi oni koji su u ovoj stvari bili povezani bilo proizvodnjom, uzdržavanjem ili rukovanjem aviona, bili su riješeni svake sumnje, jer se je stalo na stanovište da je nesreća bila rezultat snaga, o kojima je još sasvim malo bilo poznato.

Od početka pa do kraja, istraga je trajala 6 mjeseci. Pismeni izvještaj je imao oko 120.000 riječi. Možda je ovo bio najopsežniji i najskuplji dokumenat u vladinoj povijesti. Uračunavši avione, koje se moralo žrtvovati u istraživanjima, rad ratne mornarice, plate i sve ostalo, troškovi su se popeli na više od 6 milijuna dolara. Sa istraživanjima došlo se je do boljeg upoznavanja aviona na mlazni pogon, što će upotpuniti njihovu konstrukciju i dati im bolje karakteristike. Američki konstruktori već unose u svoje nove avione mnogo toga što bi inače ostalo nepoznato, da nije bilo Hall-ovog istraživanja. U Engleskoj, a sada, svaki konstruktor, koji traži svjedodžbu o građnji, mora žrtvovati dvije avionske konstrukcije u tanku za ispitivanje, da se može dokazati sigurnost opterećenja metala. Novi Kometi da bi letjeli kao »najispravniji avioni«, imat će novu oplatu znatno deblju od one kod starih Kometa. Oni će imati također snažnije motore, koji će moći izjednačiti razliku u porastu na težini.

Svijet mora biti mnogo zahvalan ovom istraživanju, koje do sada nema presedana.