

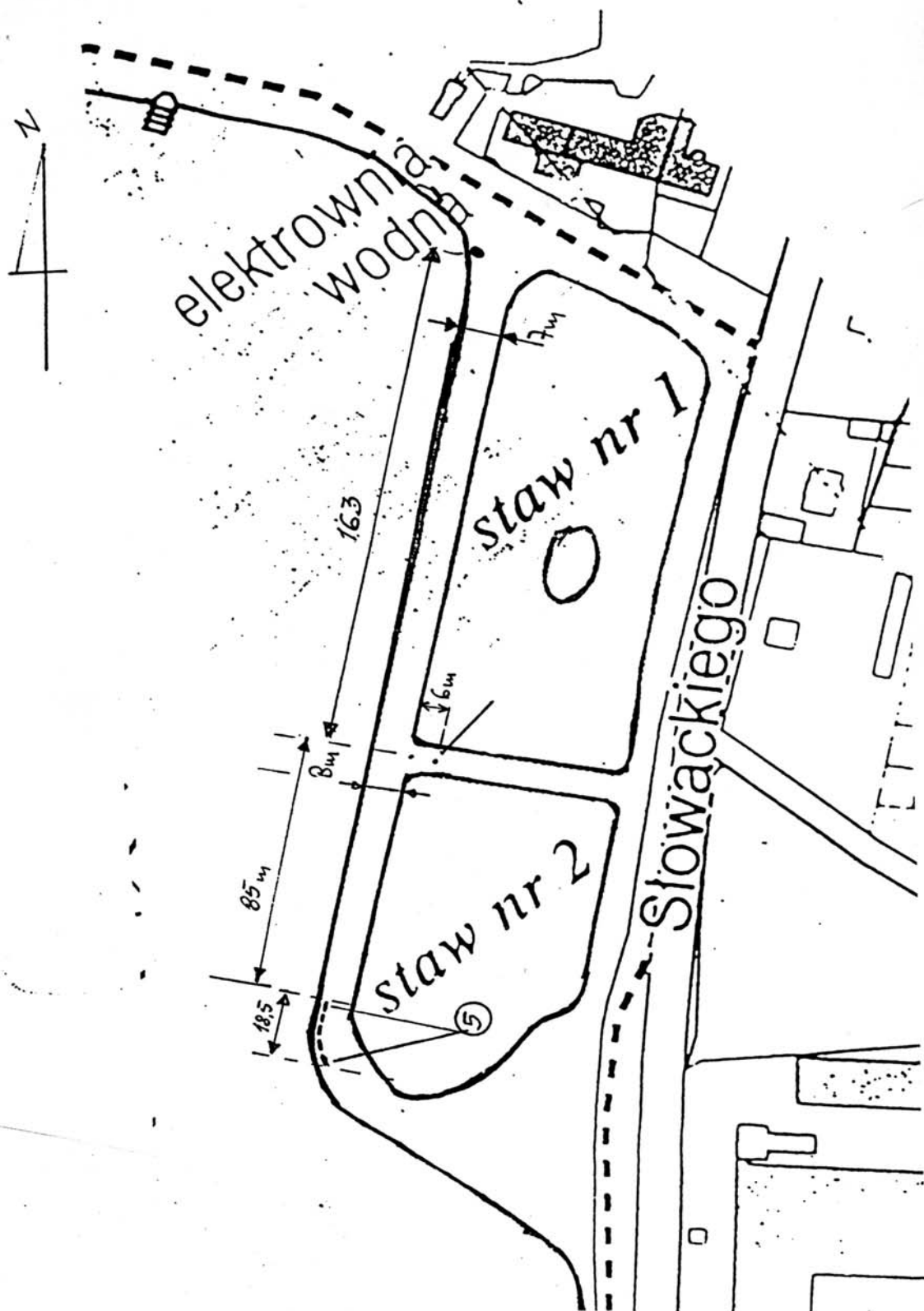
Załącznik nr 1, str. A



Legenda:

- 1 - Miejsce wskazane jako początek startu
- 2 - Miejsce postoju samolotu
- 3 - Ławka, o którą zaczął samolot
- 4 - Plaża, na której został ustawiony samolot po ściągnięciu z wody
- 5 - Ławki na końcu grobli (str. B)
- 6 - Tzw. „młyn”

Załącznik nr 1, str. B



Załącznik nr 2

A) Ilość paliwa w momencie zdarzenia.

1. Czas lotu sprawdzającego w dn. 31.07.2005 r. ok. godz. 13:00:

- wg zeznania pilota (dla Policji) lot trwał ok. 10 min,
- wg zeznania pilota (dla Komisji) lot trwał ok. 30 min,
- wg zeznania pracownika ochrony stojącego na grobli samolot wykonał 2 okrążenia zalewu.

Bazując na powyższych informacjach przyjmuję, że lot trwał ok. 10 min.

2. Ilość paliwa przy starcie z Płocka w dn. 30.07.2005 r. (wg zeznania pilota dla Komisji): 45 ł.

3. Czas pracy silnika:

- czas lotu do momentu zdarzenia:
 - 35 min. - trasa Płock - Rawa,
 - 10 min - lot sprawdzający w dn. 31.07.2005 r. ok. godz. 13:00,
 - sumaryczny czas pracy na ziemi: 15 min.

Całkowity czas pracy: 60 min.

4. Zużycie paliwa na 75% mocy max: 20,4 ł/godz. (wg FLIGHT MANUAL, str. 5-9).

Uwaga:

Ze względu na krótkie czasy pracy silnika na poszczególnych zakresach, przyjęcie zużycia paliwa podczas próby na ziemi i całego lotu na poziomie 75% mocy max obarczone jest minimalnym błędem.

5. Ilość paliwa w momencie zdarzenia:

45 ł - (20,4 ł/godz.) / 1 godz. = **24,6 ł**

B) Ilość oleju w momencie zdarzenia.

Wg zeznania pilota dolewał on olej przed lotem w dn. 31.07.2005 r. ok. godz. 13:00.

Pojemność zbiornika oleju wynosi **2,5 ł**, i przyjmuję, że taką ilość oleju była w silniku w momencie zdarzenia.