

ALBUM ZDJĘĆ
z wypadku samolotu Cessna 150J; SP-KDR
29 maja 2005 r., Koszalin

Strona 2 z 8



Fot.3 – Ogólny widok miejsca wypadku.



Fot.4 – Ślady uderzenia samolotu na daszku nad wejściem do budynku i na ścianie. Z lewej strony zdjęcia, na krawędzi daszku widać ślady uderzenia goleni lewego podwozia głównego i goleni podwozia przedniego. Na daszku leży odłamana goleń lewego podwozia głównego i odłamki pokrycia kadłuba. Wyraźnie widać ślad kadłuba samolotu.



Fot.5 – Końcówka prawego skrzydła zniszczona po zderzeniu z krawędzią dachu budynku.



Fot.6 – Złamane lewe skrzydło, widok ogólny.



Fot.7 – Złamane lewe skrzydło, widoczny zastrzał i jego dolne okucie, wyrwane z kadłuba.



Fot.8 – Zbliżenie miejsca złamania lewego skrzydła.



Fot.9 – Tylina część kadłuba z usterzeniem.



Fot.10 – Tylina część kadłuba z usterzeniem.



Fot.11 – Prawa strona przedniej części kadłuba. Na ocalałym zastrzale prawego skrzydła widać ślad smoły z dachu budynku.



Fot.12 – Lewa strona przedniej części kadłuba podczas cięcia i unoszenia wraku. Pod sufitem kabiny widać prawy pas barkowy



Fot.13 – Przednia część kadłuba od spodu, widok ogólny. Widoczne ślady pożaru w rejonie przegrody ogniowej.



Fot.14 – Przednia część kadłuba od spodu – po lewej stronie zdjęcia widać ślady pożaru.



Fot.15 – Przednia część kadłuba od spodu, widok w kierunku silnika. Dobrze widoczne ślady pożaru na dolnym pokryciu kadłuba i agregatach silnika.



Fot.16 – Przednia część kadłuba od spodu. Uszkodzenia konstrukcji za wykrojem drzwi. W lewym górnym rogu zdjęcia widać prawy barkowy pas bezpieczeństwa.



Fot.17 – Wyrwany z łoża zespół napędowy, widok ogólny. Widoczna nieuszkodzona jedna z łopat śmigła. Rodzaj i sposób uszkodzeń śmigła świadczy o tym, że nie obracało się ono w chwili zderzenia z budynkiem.



Fot.18 – Druga łopata śmigła, zagięta pod spód kadłuba podczas zderzenia z budynkiem. Rodzaj i sposób uszkodzeń śmigła świadczy o tym, że nie obracało się ono w chwili zderzenia z budynkiem.



Fot.19 – Odłamany od silnika gaźnik. Widoczne przewody powietrzne (czerwone) i przewód paliwowy (czarny).



Fot.20 – Gardziel odłamanego od silnika gaźnika. Dobrze widoczna klapka przepustnicy w kanale wlotowym.



Fot.21 – Tablica przyrządów, widok ogólny. Niektóre przyrządy wyrwane z tablicy, wgniezionej uderzeniem głowy pilota-dowódcy. Widać także ślady pożaru. Widoczna wyłamana w dół sterownica ręczna (wolant) pilota-dowódcy.



Fot.22 – Wyposażenie radionawigacyjne i radiokomunikacyjne, zachowane nastawy wybranych częstotliwości.



Fot.23 – Dolna część pulpitu centralnego i podłoga kabiny z widocznymi śladami pożaru.



Fot.24 – Uszkodzone urządzenie do nawigacji satelitarnej GPS III Pilot.



Fot.25 – Wnętrze kabiny po rozcięciu kadłuba. W dolnej części (pod podłogą) widać ślady pożaru. Pod sufitem widoczny prawy pas barkowy. Na siedziskach foteli pasy biodrowe, przecięte podczas wyjmowania ciał załogi.



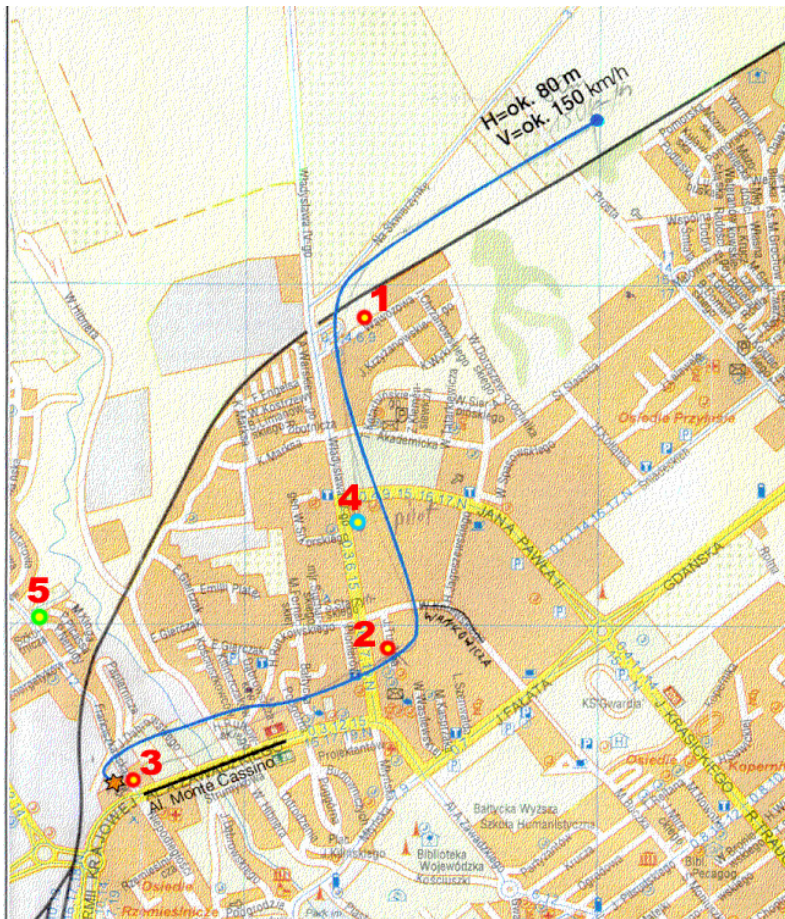
Fot.26 – Fotele i pasy bezpieczeństwa w widoku z prawej strony kadłuba – pasy biodrowe przecięte podczas wyjmowania ciał załogi.



Fot.26 – Przedmioty, które wypadły bądź zostały wyjęte z kabiny podczas akcji ratunkowej, leżące obok opartej o ziemię końcówki lewego skrzydła. Po lewej stronie zdjęcia widoczny barkowy pas bezpieczeństwa.



Fot.27 – Zbliżenie barkowego pasa bezpieczeństwa z fot.26. Jego stan świadczy o tym, że nie był prawidłowo zamocowany w samolocie, a co za tym idzie, nie mógł być używany zgodnie z przeznaczeniem.



OBJAŚNIENIA

- 1 – pierwszy świadek
- 2 – drugi świadek
- 3 – trzeci świadek
- 4 – miejsce zamieszkania pilota
- 5 – miejsce zamieszkania pasażera
- - początek obserwacji lotu samolotu przez pierwszego świadka
- ★ - miejsce upadku samolotu.

Odtworzona na podstawie obserwacji świadków trasa lotu jest zaznaczona na planie miasta niebieską linią.

Fot.28 – Przebieg końcowego etapu trasy lotu samolotu na planie miasta.