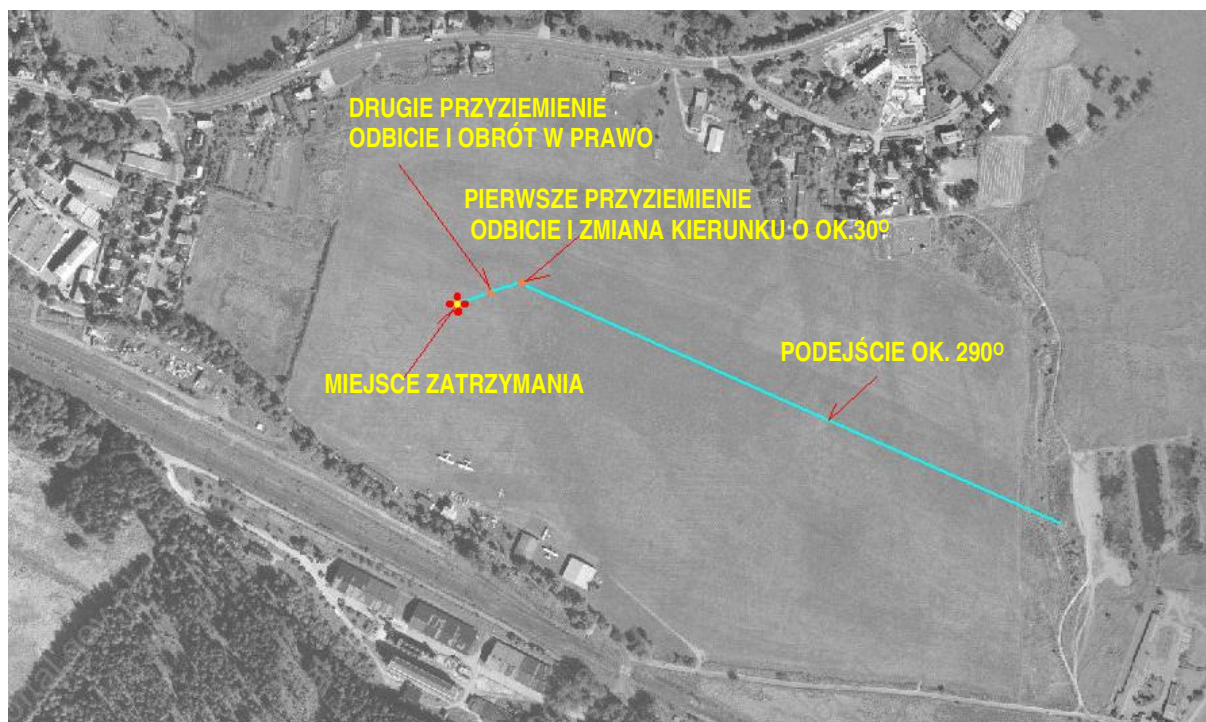


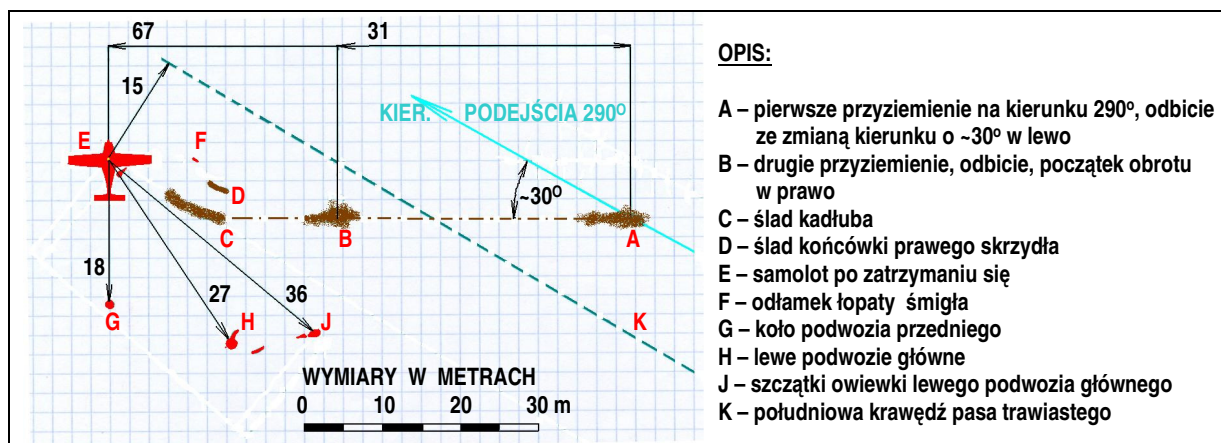
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu ultralekkiego WT-9 Dynamic; SP-SHAT
17 kwietnia 2007 r., lotnisko Jelenia Góra (EPJG)



1 – Samolot WT-9 Dynamic – widok ogólny.



2 – Zdjęcie lotnicze lotniska w Jeleniej Górze z zaznaczonym miejscem wypadku. Współrzędne miejsca zatrzymania wg GPS: N50°52'58,59" / E15°46'53,33".



3 – Szkic miejsca wypadku z wymiarami.



4 – Ślad drugiego przyziemienia na trawie.



5 – Ślad drugiego przyziemienia i szlak szczątków.



6 – Rozbity samolot na miejscu wypadku w widoku $\frac{3}{4}$ z lewej od przodu.



7 – Rozbity samolot w widoku $\frac{3}{4}$ z prawej od przodu. Za prawym skrzydłem wylamana goleń podwozia.



8 – Uszkodzenia przedniej części kadłuba, lewa strona. Widoczne zniszczone śmigło, uszkodzone osłony silnika, kołpak śmigła i struktura kadłuba w rejonie przegrody ogniowej. Znaczne odkształcenie przedniej części kadłuba sugeruje zniszczenie też silnika. Zdjęcie z miejsca wypadku.



9 – Uszkodzenia przedniej części kadłuba, widok z przodu. Widoczne zniszczone śmigło, uszkodzony kołpak śmigła i osłony silnika. Za prawym skrzydłem widoczne wyłamane prawe podwozie główne.



10 – Uszkodzenia zespołu napędowego. Widoczne zniszczone śmigło, uszkodzony kołpak śmigła i osłony silnika.



11 – Koło wyłamanego podwozia przedniego.



12 – Wyłamane lewe podwozie główne.



13 – Wyłamane prawe podwozie główne u nasady prawego skrzydła. Zdjęcie z miejsca wypadku.



14 – Samolot na miejscu wypadku w widoku od tyłu. Widoczne wytłamane prawe podwozie główne.



15 – Uszkodzenia prawego skrzydła – złamanie w rejonie lotki.



16 – Uszkodzenia końcówki prawego skrzydła.



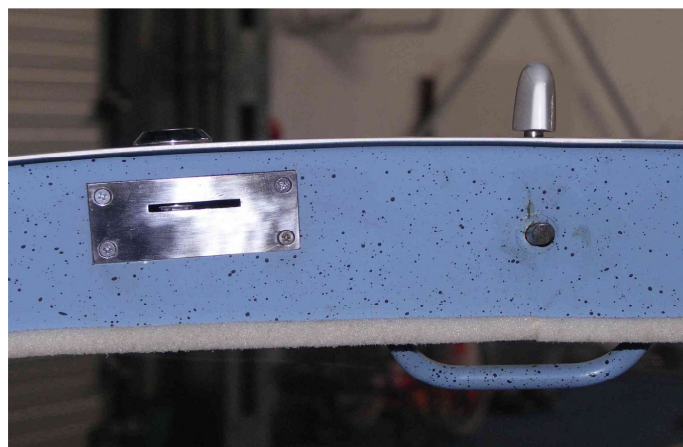
17 – Uszkodzenia przedniej części kadłuba, lewa strona. Otwarta osłona kabiny.



18 i 19 – Widoki z zewnątrz od góry na zamek nie domkniętej osłony kabiny.



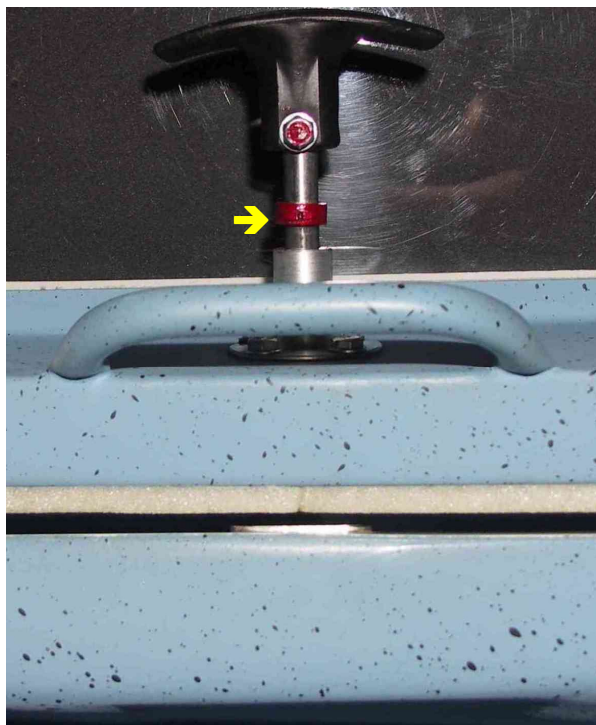
20 - Elementy zamka na kompozytowej wrędze kadłuba. Po lewej stronie widoczna metalowa nakładka z otworem pod rygiel, po prawej szczelina, w którą wsuwa się języczek zamka (zamykanego kluczykiem).



21 – Elementy zamka na ramie osłony kabiny. Po lewej stronie widoczna metalowa nakładka ze szczeliną, z której wysuwa się języczek zamka (zamykanego kluczykiem), a po prawej, w otworze, rygiel w położeniu schowanym. Nad ryglem widoczne obrotowe skrzydełko, a pod nim uchwyt wewnętrzny osłony.



22 – Widok elementów zamka na osłonie kabiny od wewnątrz. Widoczny wewnętrzny uchwyt osłony i uchwyt rygla (czarny); rygiew w położeniu tylnym (jak przy zamkniętej osłonie) – widać wysunięty rygiew, a czerwony pierścień na rygiew przylega do tulejki prowadzącej.

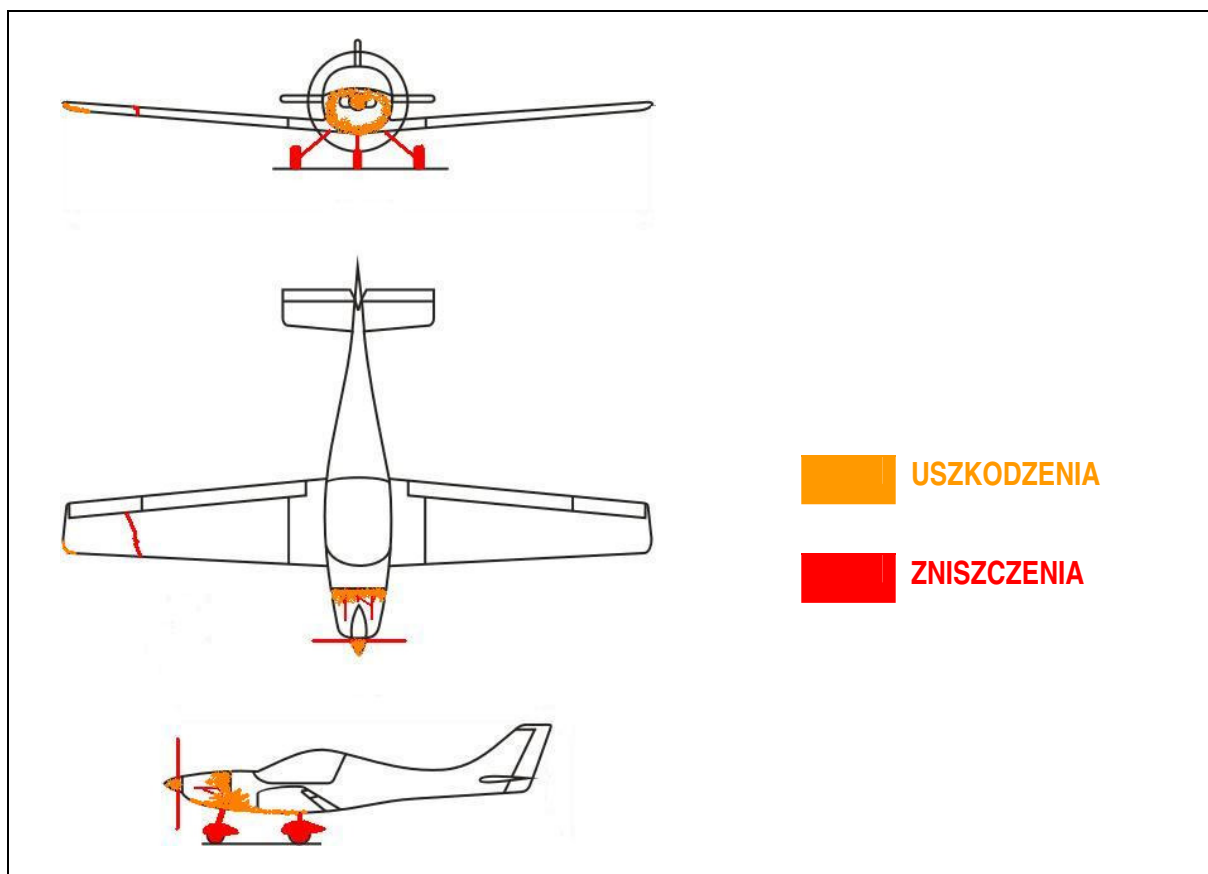


23 – Widok elementów nie zasuniętego rygiew po zamknięciu osłony z wnętrza kabiny – o przednim położeniu rygiew świadczy pozycja wskazanego strzałką czerwonego pierścienia na rygiew, który nie przylega do tulei prowadzącej.



24 – Widok elementów zasuniętego rygiew po zamknięciu osłony z wnętrza kabiny – o tylnym położeniu rygiew świadczy pozycja wskazanego strzałką czerwonego pierścienia na rygiew, który przylega do tulei prowadzącej.

ZAUWAŻENIE POŁOŻENIA TEGO PIERŚCIEŃIA Z POZYCJI PILOTA JEST BARDZO UTRUDNIŁONE, CO MOŻE SPRZYJAĆ POPEŁNIANIU BŁĘDÓW PRZY ZAMYKANIU OSŁONY I OCENIE JEJ ZAMKNIĘCIA.



25 – Zakres widocznych zniszczeń i uszkodzeń samolotu.

K O N I E C