

ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu PZL-104 Wilga 35; SP-AGN
08 czerwca 2007 r., Dęblin

/

MIEJSCE WYPADKU

OŚ PASA STARTOWEGO

OK. 1350 M OD PROGU PASA

Deblin

[illegible]

1 – ślad przyzielenienia lewego koła, 2 – ślad lewego koła, 3 – ślad łopaty śmigła, 4 – ślad łopaty śmigła, 5 – ślad piasty śmigła, 7- wgniecenie w ziemi od osłony silnika, 8 – wgniecenie w ziemi od osłony silnika, 9 – zanikający ślad (rysa) prawego podwozia, 10 – ślad rurki Pitota.

ALBUM ILUSTRACJI



4 – Ogólny widok miejsca wypadku w kierunku lądowania – widoczne ślady przyziemienia ze zmianą kierunku po uderzeniu prawym podwoziem głównym w betonowe bloczki.



5 – Ślady samolotu na ziemi.



6 – Ślad zarycia śmigłem w ziemię – „punkt obrotu” samolotu w trakcie niedokończonego kapotażu.



7 – Widok na słup sieci energetycznej i zerwane przez samolot przewody po prawej stronie podejścia do awaryjnego lądowania.



8 – Widok na słup sieci energetycznej i zerwane przez samolot przewody po lewej stronie podejścia do awaryjnego lądowania.



9 – Samolot na miejscu wypadku, widoczne potłuczone cegły i ślady samolotu na ziemi.



10 – Samolot na miejscu wypadku, widok $\frac{3}{4}$ z przodu z prawej strony.



11 – Samolot na miejscu wypadku, doskonale widać kąt, o jaki obrócił się samolot podczas niedokończonego kapotażu.



12 – Samolot na miejscu wypadku od strony grzbietu.



13 – Uszkodzenia lewego skrzydła, lewego podwozia i spodu kadłuba, widoczna strzaskana łopata śmigła.



14 – Widok na środkową część kadłuba z prawej strony, dobrze widoczne wyłamane prawe podwozie główne i połamane śmigło.



15 – Uszkodzenia prawego skrzydła, widok od spodu.



16 – Uszkodzenia zespołu napędowego i jego osłon, po prawej stronie kadru widoczne urwane okucia prawej goleni podwozia głównego.



17 – Ślad przewodów linii energetycznej na goleni lewego podwozia głównego.



18 – Widok na osłony silnika i połamane śmigło.



19 – Połamane śmigło i zniszczone osłony silnika, po prawej stronie widać koło wyłamanego prawego podwozia głównego.



20 – Tylna część kadłuba z usterzeniem i podwoziem tylnym w widoku od spodu, widoczna lina holownicza i zerwana antena.



21 – Tylna część kadłuba z usterzeniem i podwoziem tylnym w widoku z prawej strony, widoczna lina holownicza i zerwana antena.



22 – Ogólny widok tablicy przyrządów z prawej strony.



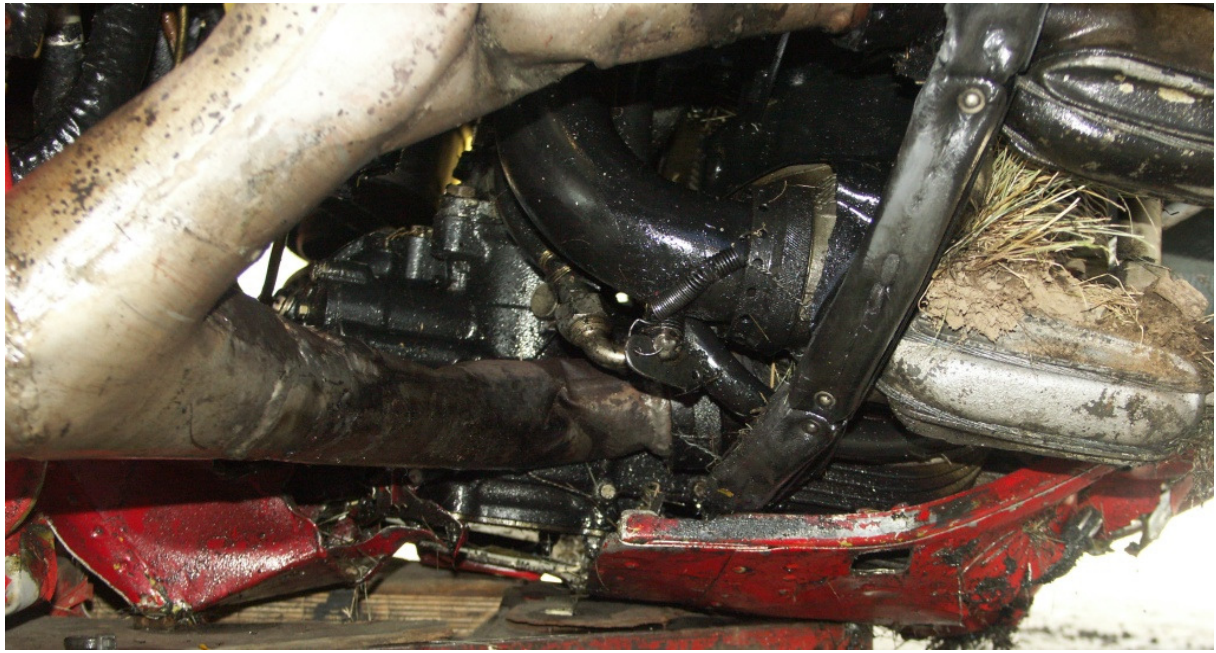
23 - Ogólny widok tablicy przyrządów z lewej strony.



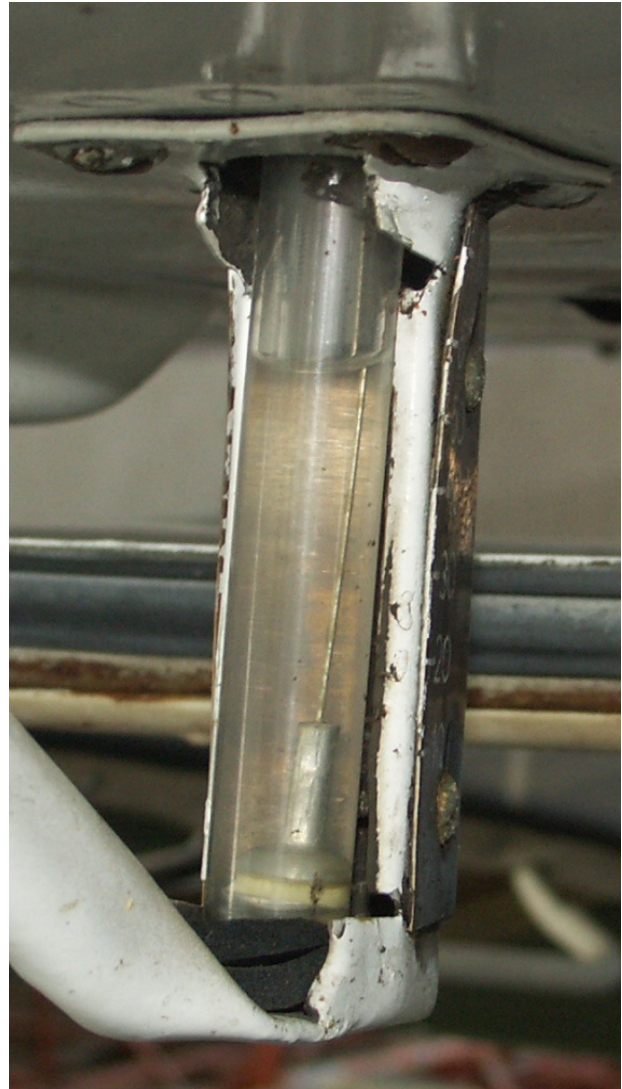
24 - Manetki zespołu napędowego, umieszczone pośrodku tablicy przyrządów.



25 - Pulpit górny z przełącznikami pokładowej instalacji elektrycznej.



26 – Dolna część silnika – widoczny brak gaźnika (wyłamany) oraz uszkodzenia osłon i kolektora spalin.



27a, 27b – Prawy paliwomierz na innym samolocie PZL-104 Wilga 35 sfotografowany przy PUSTYM prawym zbiorniku. Zdj. 27a (lewe) pokazuje widok od strony pilota, a zdj.27b (prawe) – od przodu. Widoczne wzajemne położenie menisku płynu i pływaka w rurce oraz ich widoczność, a ściślej brak odpowiedniej widoczności pływaka od strony pilota, któremu za to położenie menisku płynu może sugerować ok.55 l zapasu paliwa w prawym zbiorniku [przy nieodpowiedniej interpretacji odczytu lub braku doświadczenia na samolocie PZL-104 Wilga 35].

KONIEC