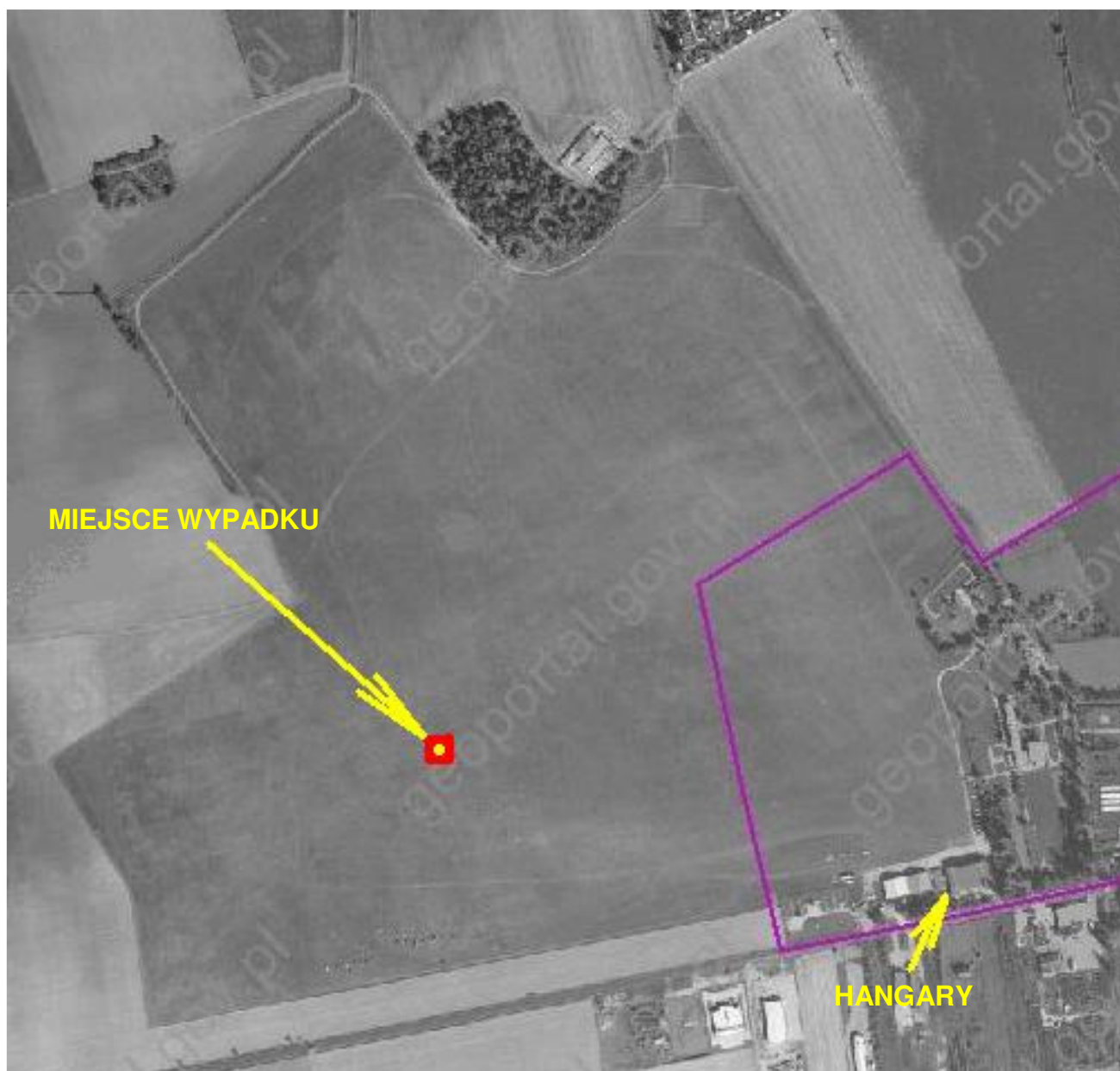


ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku szybowca z napędem pomocniczym LAK-17AT; LY-GND
29 sierpnia 2007 r., lotnisko Leszno [EPLS]



1 i 2 – Szybowiec z napędem pomocniczym LAK-17AT (znaki rozpoznawcze LY-GND) na ziemi i w locie.



3 – Miejsce wypadku, zaznaczone na zdjęciu lotniczym lotniska w Lesznie [EPLS].



4 – Spód kadłuba w części kabinowej z wyraźnym śladem „przytarcia” do trawiastej nawierzchni lotniska.



5, 6, 7 – Niedoleganie tylnej krawędzi osłony kabiny i uszkodzenia w rejonie haka Roegera.

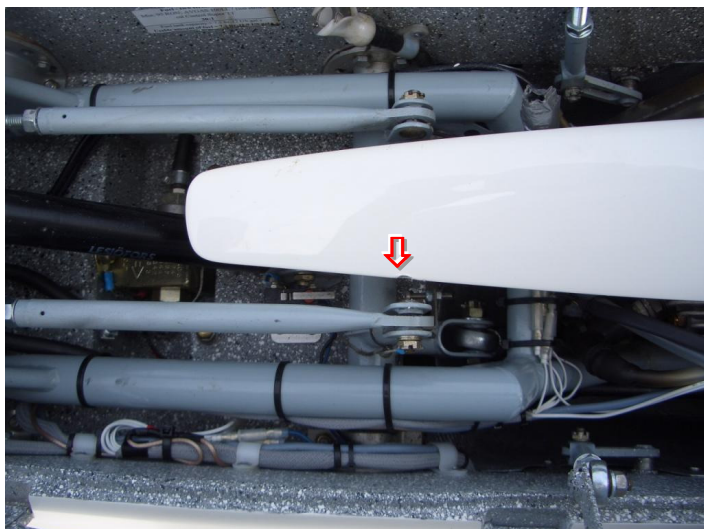


8 i 9 – Niedomykające się wskutek odkształceń struktury pokrywy wnęki chowanego zespołu napędowego.



10 – Niedomykające się wskutek odkształceń struktury pokrywy wnęki chowanego zespołu napędowego (z lewej).

11 – Uszkodzenia przy tylnym zawiasie lewej pokrywy zespołu napędowego - pęknięcia wskazane strzałkami (z prawej).



12 i 13 – Widok wnętrza luku chowanego zespołu napędowego. Zwraca uwagę uszkodzenie krawędzi spływu na widocznej łopacie śmigła (powiększony fragment po prawej, na zdjęciu 13).



14 – Krawędź spływu lewego skrzydła przy kadłubie.



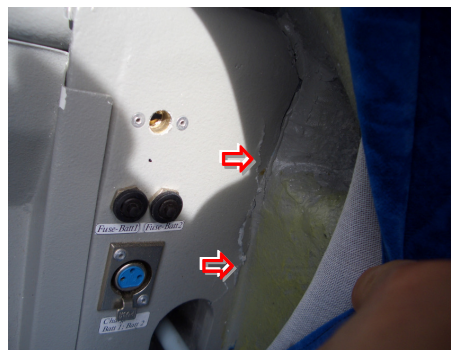
15 – Krawędź spływu prawego skrzydła przy kadłubie.



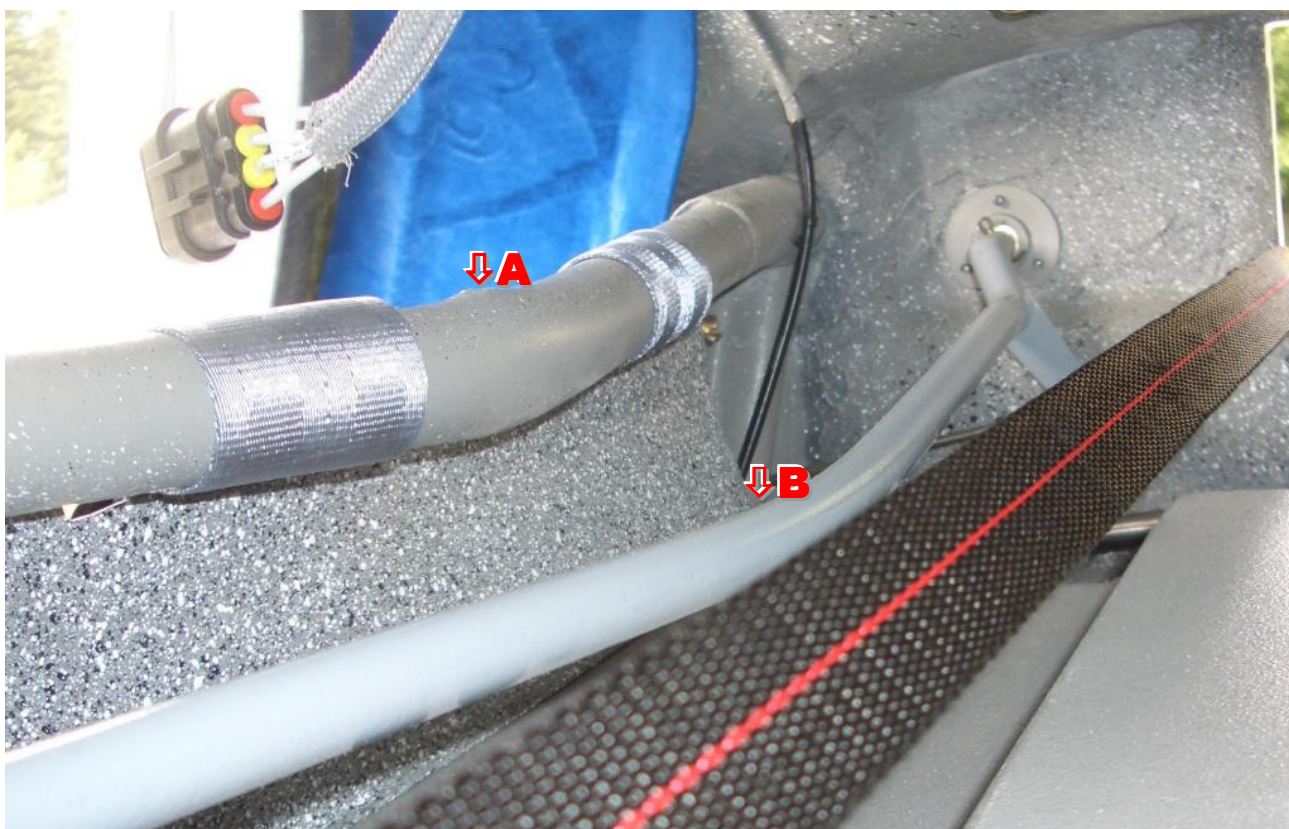
16 – Nosek prawego skrzydła przy kadłubie – widoczna szpara między żebrą nasadowym skrzydła a żebrą kadłuba, spowodowana odkształceniem.



17 – Nosek lewego skrzydła przy kadłubie – widoczna duża szpara między żebrą nasadowym skrzydła a żebrą kadłuba, spowodowana odkształceniem.



18, 19, 20 – Uszkodzenia wręgi kadłuba i jej właminowania w pokrycia – pęknięcia kompozytu i złamanie rury [A].



21 – Widok wnętrza kadłuba za wręgą oparcia fotela; widoczne złamanie rury poprzecznej do mocowania pasów barkowych [A] i zgięcie rury skrętnej systemu sterowania [B] – cd. ilustracji uszkodzeń pokazanych na zdjęciach 18, 19, 20.



22 – Uszkodzenia struktury przy ścianie tylnej wręgi kabiny z lewej burty kadłuba.



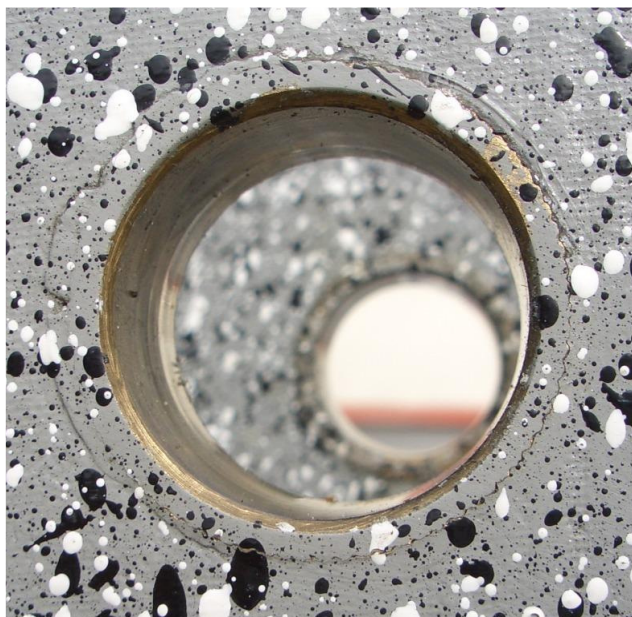
23 – Widok wnętrza kadłuba po odchyleniu oparcia fotela.



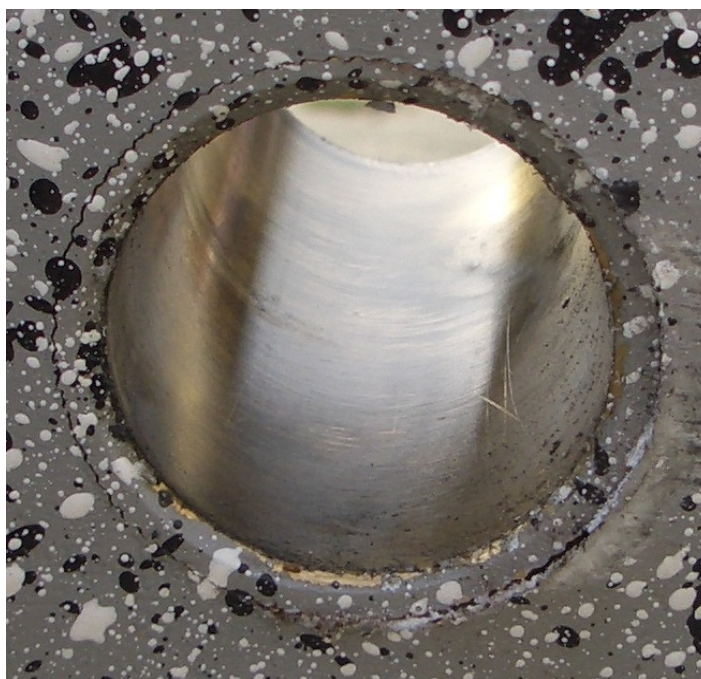
24 i 25 – Odwarstwienia elementów strukturalnych przy wrzędze kadłuba, ukazane za pomocą szczelinomierza.



26 i 27 – Uszkodzenia elementów wykładzin wnętrza kabiny i ich zamocowań do struktury.



28 i 29 – Wyraźnie widoczne odlaminowanie tulei od struktury wręg kadłuba.



30 i 31 – Wyraźnie widoczne odlaminowanie tulei od struktury dźwigarów skrzydeł.



32 – Odlaminowanie tulei od wzmocnionego pokrycia kadłuba (wyraźnie widoczne pęknięcia lakieru, sygnalizujące to zjawisko).

KONIEC