

ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku śmigłowca Eurocopter EC-120B Colibri; SP-GTA
11 czerwca 2008 r., Dzięgielów k/Cieszyna



1 – Śmigłowiec Eurocopter EC-120B Colibri SP-GTA przed wypadkiem [fot. W.Gorgolewski].

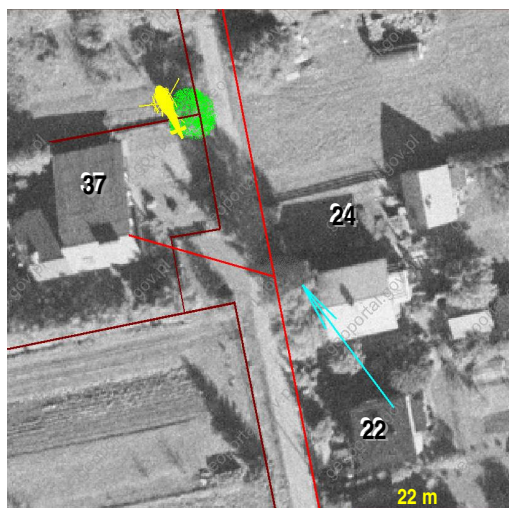


2 – Zdjęcie lotnicze okolicy z zaznaczonym rejonem wypadku, pokazanym w powiększeniu na ilustracji 3 obok.

Miejscowość Dzięgielów położona jest na południe od drogi łączącej Skoczów i Cieszyn.

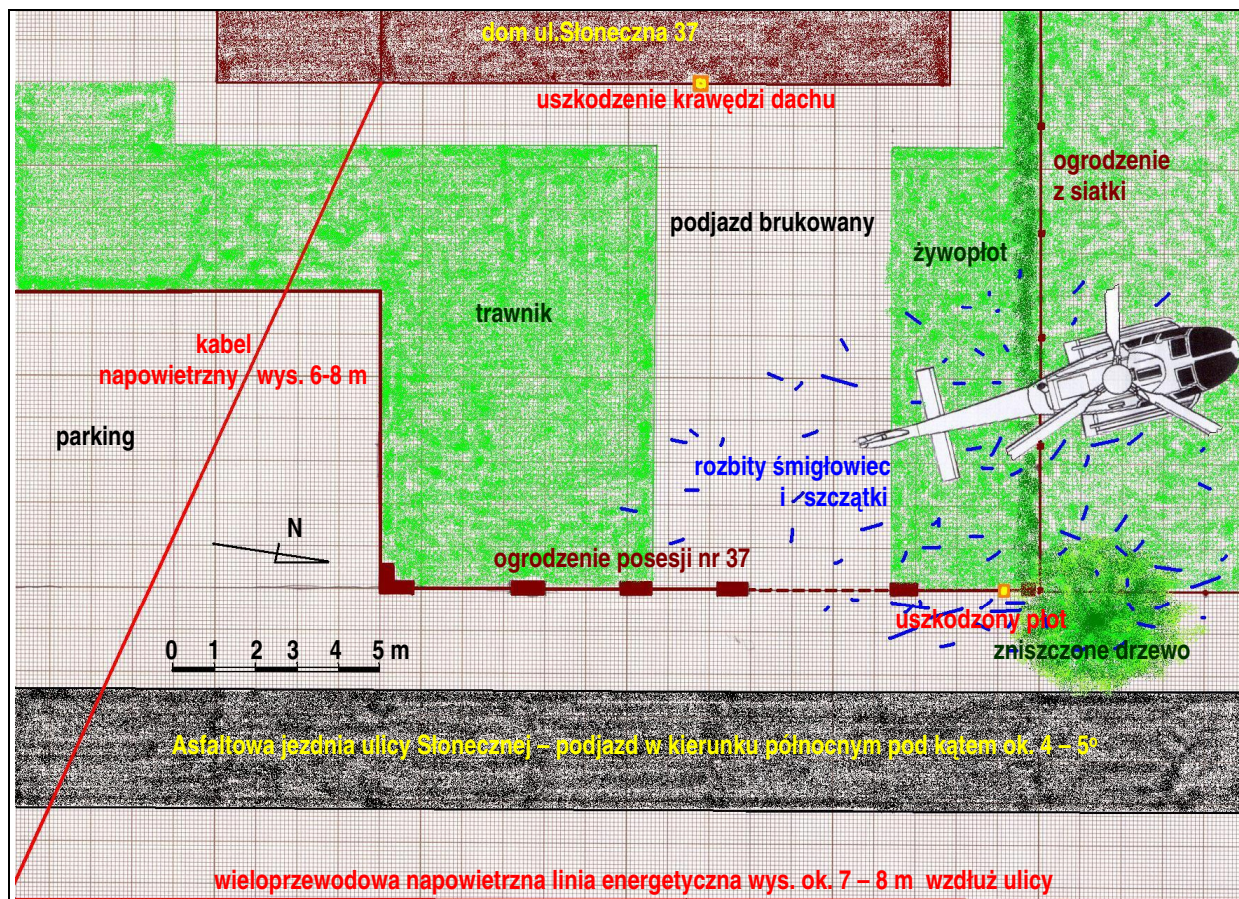
Współrzędne miejsca wypadku (wg GPS śmigłowca):

N49°43.557' / E018°41.757'



3 – Rejon wypadku; zasadnicze elementy sytuacyjne zaznaczonymi kolorami. Kolory:

żółty - rozbity śmigłowiec
czerwony – linie energetyczne napowietrzne
brązowy – ogrodzenia
zielony – drzewo [akacja]
niebieski – kierunek końcowej fazy lotu
czarny – numery posesji przy ul. Słonecznej



4 – Szkic miejsca wypadku z wymiarami i opisami.



5 – Widok ogólny śmigłowca na miejscu wypadku z ul. Słonecznej.



6 – Widok rozbitego śmigłowca z bramy posesji Słoneczna 37.



7 – Widok belki ogonowej rozbitego śmigłowca od strony domu Słoneczna 37. W tle samochód uszkodzony odłamkami łopat wirnika nośnego.



8 – Samochód uszkodzony odłamkami łopat wirnika nośnego śmigłowca (ciężarkami wyważającymi łopaty).



9 – Dom przy ul. Słonecznej 37, widać uszkodzenie dachu nad wejściem.



10 i 11 – Uszkodzenie krawędzi dachu, spowodowane przez łopatę wirnika nośnego śmigłowca.



12 i 13 – Rozbity śmigłowiec od strony posesji Słoneczna 39 i drzewo zniszczone przez jego wirnik nośny.



14 – Rozbity śmigłowiec widziany od strony wejścia do domu Słoneczna 37.



15 – Prawa strona kadłuba, dobrze widoczne zniszczone podwozie płozowe.



16 – Widok rozbitego śmigłowca $\frac{3}{4}$ od przodu z prawej, widoczne zniszczone podwozie, wirnik nośny i szkody w roślinności.



17 – Widok rozbitego śmigłowca $\frac{3}{4}$ od przodu z prawej, widoczne zniszczone podwozie, wirnik nośny i szkody w roślinności.



18 – Zbliżenie na zniszczoną prawą płozę podwozia.



19 – Widok śmigłowca od przodu.



20 – Widok kabinowej części kadłuba z lewej strony. Widoczna zniszczona lewa płyta podwozia.



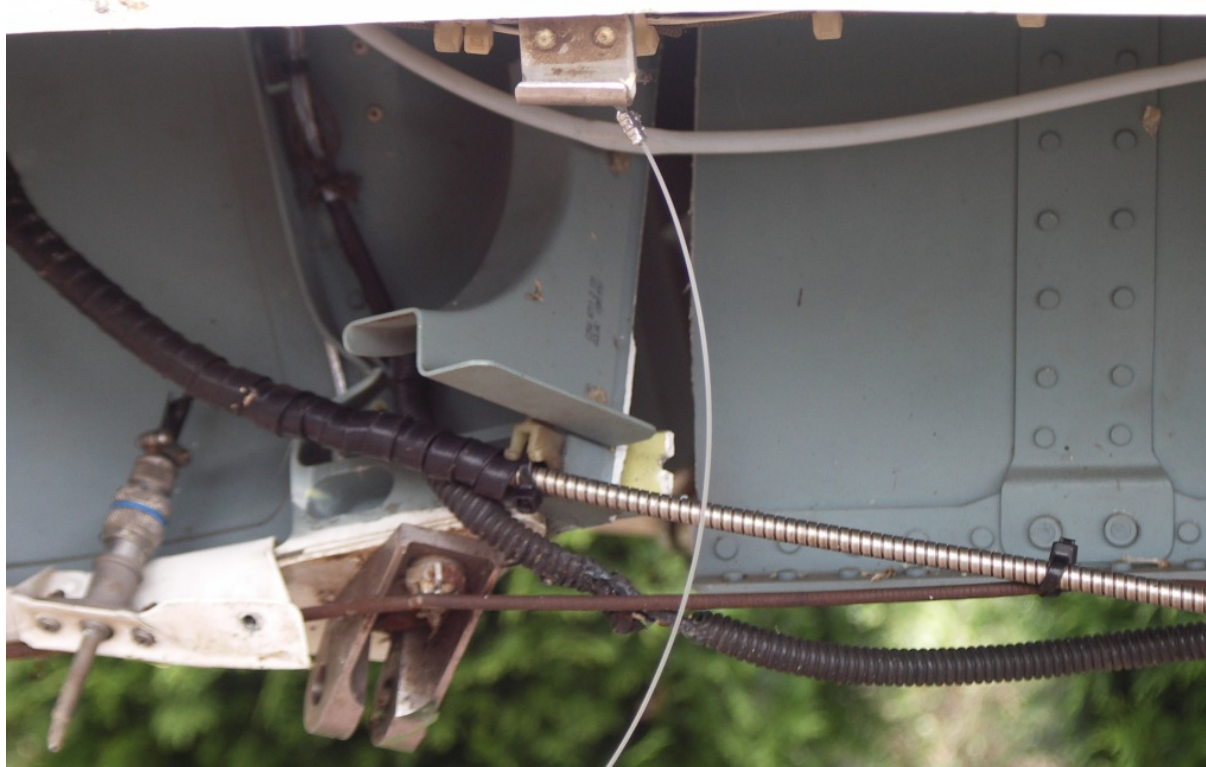
21 – Śmigłowiec podczas usuwania z miejsca wypadku. Dobrze widoczne zniszczone podwozie i uszkodzenia spodu kadłuba.



22 – Prawy dźwigar wzdłużny kadłuba z widocznymi uszkodzeniami w części środkowej.



23 – Przelamanie prawego dźwigara wzdłużnego kadłuba w części środkowej.



24 – Zbliżenie przełomu prawego dźwigara wzdłużnego kadłuba.



25 – Prawe przednie okucie rurowej goleni podwozia z resztką wyłamanej goleni.



26 – Śmigłowiec podczas usuwania z miejsca wypadku. Widoczne uszkodzenia dolnych osłon kadłuba. Przednia osłona zdjęta.



27 – Lewy dźwigar wzdłużny kadłuba – bez widocznych uszkodzeń.



28 – Przełom belki ogonowej, prawa strona. Widoczna oderwana antena radiowysokościomierza.



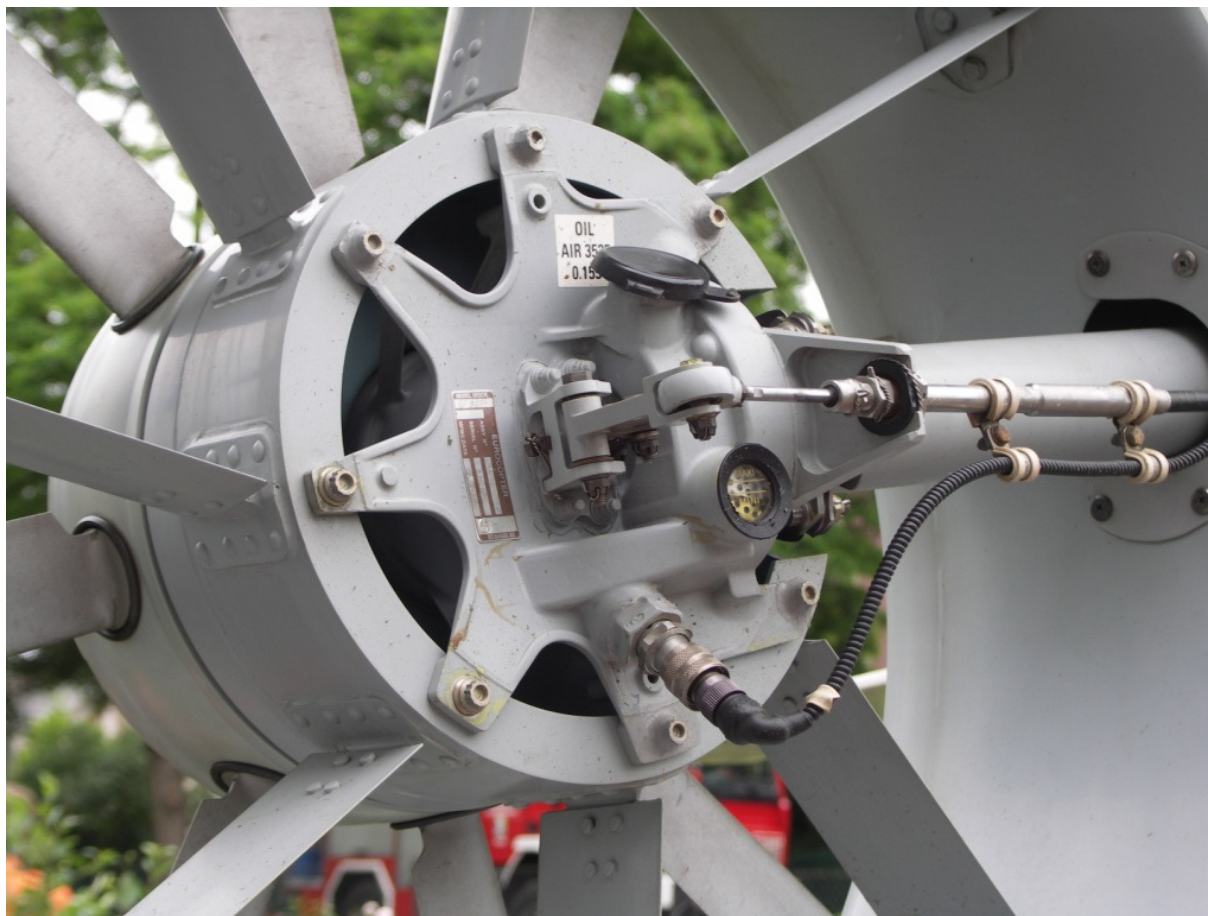
29 – Przełom belki ogonowej, lewa strona. Widoczna antena radiowysokościomierza.



30 – Przełom belki ogonowej, spód i lewa strona. Widoczna antena radiowysokościomierza.



31 i 32 – Usterzenie pionowe z fenestronem z obu stron. Widoczne uszkodzenia płetwy dolnej z płożą.



33 – Przekładnia kątowna fenestronu.



34 – Głowica wirnika nośnego.



35 – Głowica wirnika nośnego.



36 – Głowica wirnika nośnego.



37 – Głowica wirnika nośnego. Widoczne resztki łopat.



38 – Zniszczenia łopat.



39 – Zniszczenia łopat.



40 – Zniszczenia łopat.



41 – Zniszczenia łopat.



42 – Zniszczenia łopat.



43 – Wnętrze kabiny śmigłowca.



44 – Wnętrze kabiny śmigłowca.



45 i 46 – Widok na strukturę nośną lewego i prawego fotela przedniego. Zwraca uwagę różnica w wyglądzie górnego zamocowania foteli, spowodowana oddziaływaniem ciężaru pilota na prawe siedzisko podczas awaryjnego lądowania i przejściem sworznia nośnego przez szczelinę hamującą, co pokazano na zbliżeniu po prawej stronie.



47 i 48 – Widok na strukturę nośną lewego fotela przedniego. Zwraca uwagę różnica w wyglądzie górnego zamocowania foteli – w przypadku lewego przedniego fotela nie miało miejsca oddziaływanie ciężaru pilota na siedzisko (fotel był wolny) i sworznie nośny pozostał w górnym położeniu w szczelinie hamującej, co pokazano na zbliżeniu po prawej stronie.



49 i 50 – Widok na strukturę nośną lewego i prawego fotela przedniego z prawej strony. Zwraca uwagę różnica w wyglądzie górnego zamocowania foteli, spowodowana oddziaływaniem ciężaru pilota na prawe siedzisko i przejściem sworznia nośnego przez szczelinę hamującą, co pokazano na zbliżeniu po prawej stronie.



51 – Położenie dźwigni skoku i mocy.



52 – Wnętrze kabiny – widok na pulpit środkowy i tablicę przyrządów.

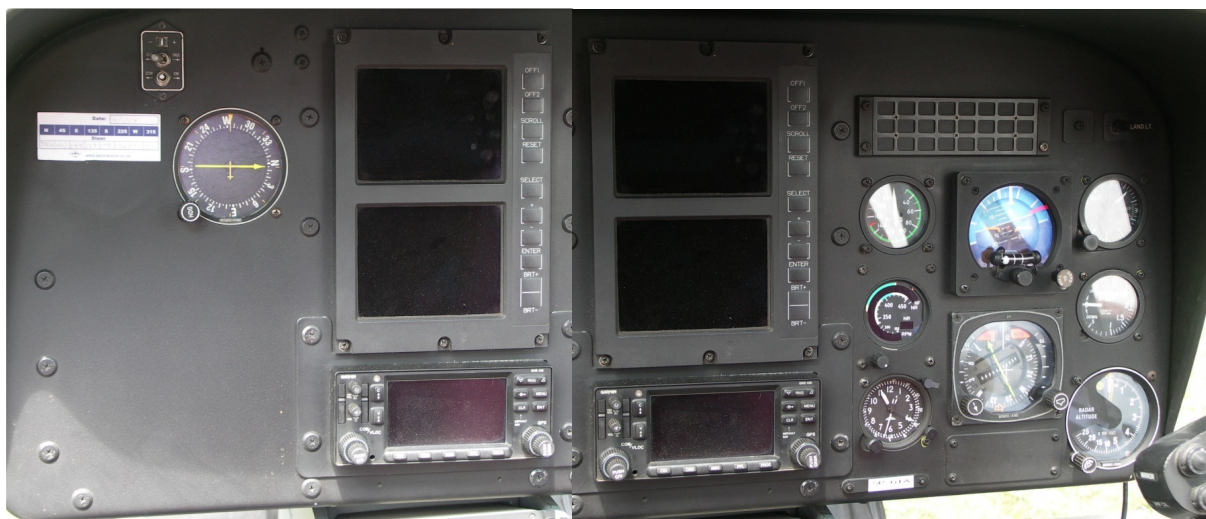


53 – Wnętrze kabiny – widok na pulpit górny i tablicę przyrządów.



54 – Busola magnetyczna i GPS Garmin.

55 – Włączony GPS Garmin i jego wskazania wieczorem w dniu wypadku.



56 – Lewa i środkowa część tablicy przyrządów.

56 – Prawa i środkowa część tablicy przyrządów.



57 – Rękojeść drążka sterowego pilota.



58 – Rękojeść dźwigni skoku i mocy pilota.



59 i 60 – Awaryjna radiostacja lokalizująca ELT, wymontowana ze śmigłowca.

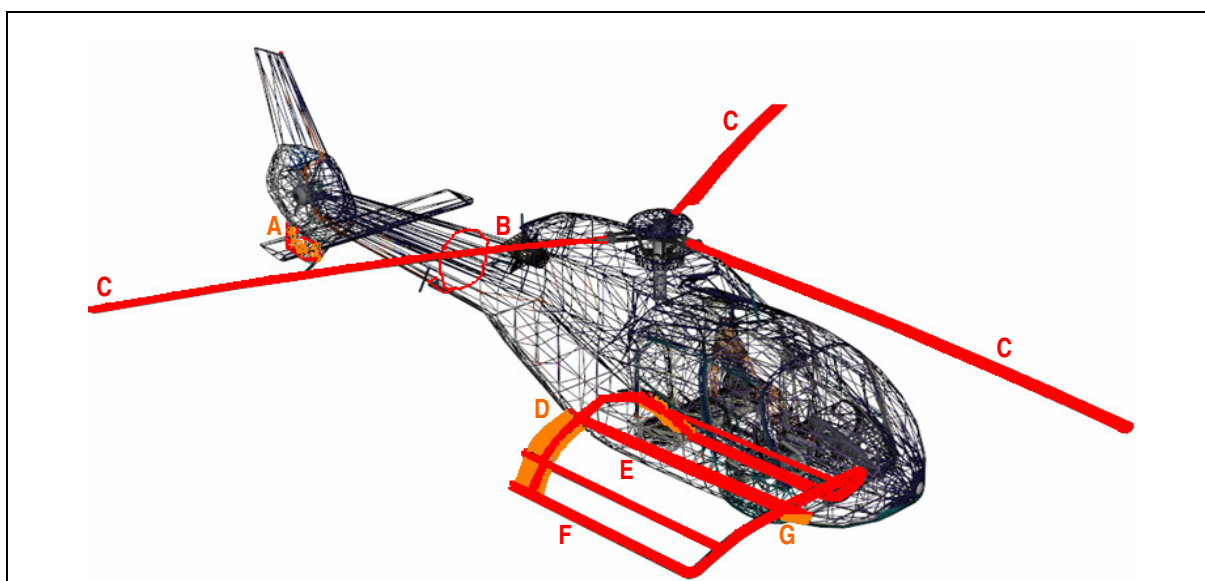




61 – Pulpit górny z lewej strony – dobrze widoczne położenie dźwigni.



62 – Pulpit górny od tyłu – dobrze widoczne położenie dźwigni.



63 – Elementy zniszczone (kolor czerwony) i elementy uszkodzone (kolor pomarańczowy), naniesione na przestrzenny rysunek śmigłowca.
A – pletwa dolna, B – przełamana belka ogonowa, C – łopaty wirnika nośnego, D – Owiewki podwozia, E – prawy dźwigar wzdłużny kadłuba, F – podwozie, G – dolne osłony kadłuba.

	OVER TIME		LIMIT	726 MAX	
TRQ	000 mn 01 s	>TRQ TRA			Pg ↑ ↓ 31
	000 mn 01 s	>TRQ MED	120 %		
	000 mn 01 s	>TRQ EXT			
T4	000 mn 00 s	>T4 LOU	000 °C		- ↑ ↓ +
	000 mn 00 s	>T4 MED	000 °C		
	000 mn 00 s	>T4 HI			
NG	000 mn 00 s	>NG MNT	000.0 %		
	000 mn 00 s	>NG TRA			
NF	000 mn 00 s	>NF TRA	000 RPM		
	000 mn 00 s	>NF EXT			
NR	000	000	000	000	000 RPM

64 – Odczyt przekroczeń parametrów pracy zespołu napędowego w końcowej fazie lotu.

K O N I E C