

ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu ultralekkiego
Zenair CH-701 / STOL Trophy TT2000; OK-LUA59
10 sierpnia 2008 r., Masłów k/Kielc



1 – Rozbity samolot na miejscu wypadku.

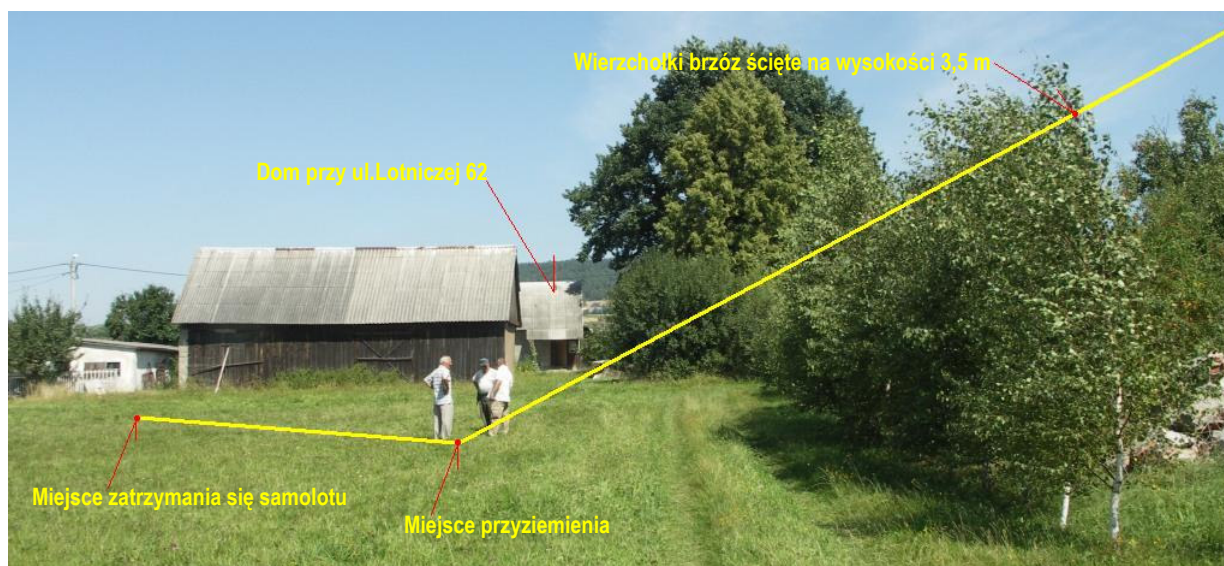


2 – Okolice miejsca wypadku i ogólna sytuacja.



3 – Miejsce wypadku – szkic sytuacyjny.

Współrzędne miejsca zatrzymania się samolotu wg GPS: N 50°53'36.38" / E 020°44'22.84".



4 – Miejsce wypadku z zaznaczeniem elementów sytuacyjnych.



5 – Ślad pozostawiony na ziemi przez samolot po przyziemieniu.



6 – Przednia część kadłuba samolotu po demontażu.



7 – Zbliżenie na zniszczone podwozie i dolne pokrycia kadłuba w rejonie kabiny.



8 – Zniszczone podwozie przednie, dolne pokrycia kadłuba w rejonie kabiny i silnik.



9 – Tylna część kadłuba z widocznymi odkształceniami pokrycia po lewej stronie i podwozie główne.



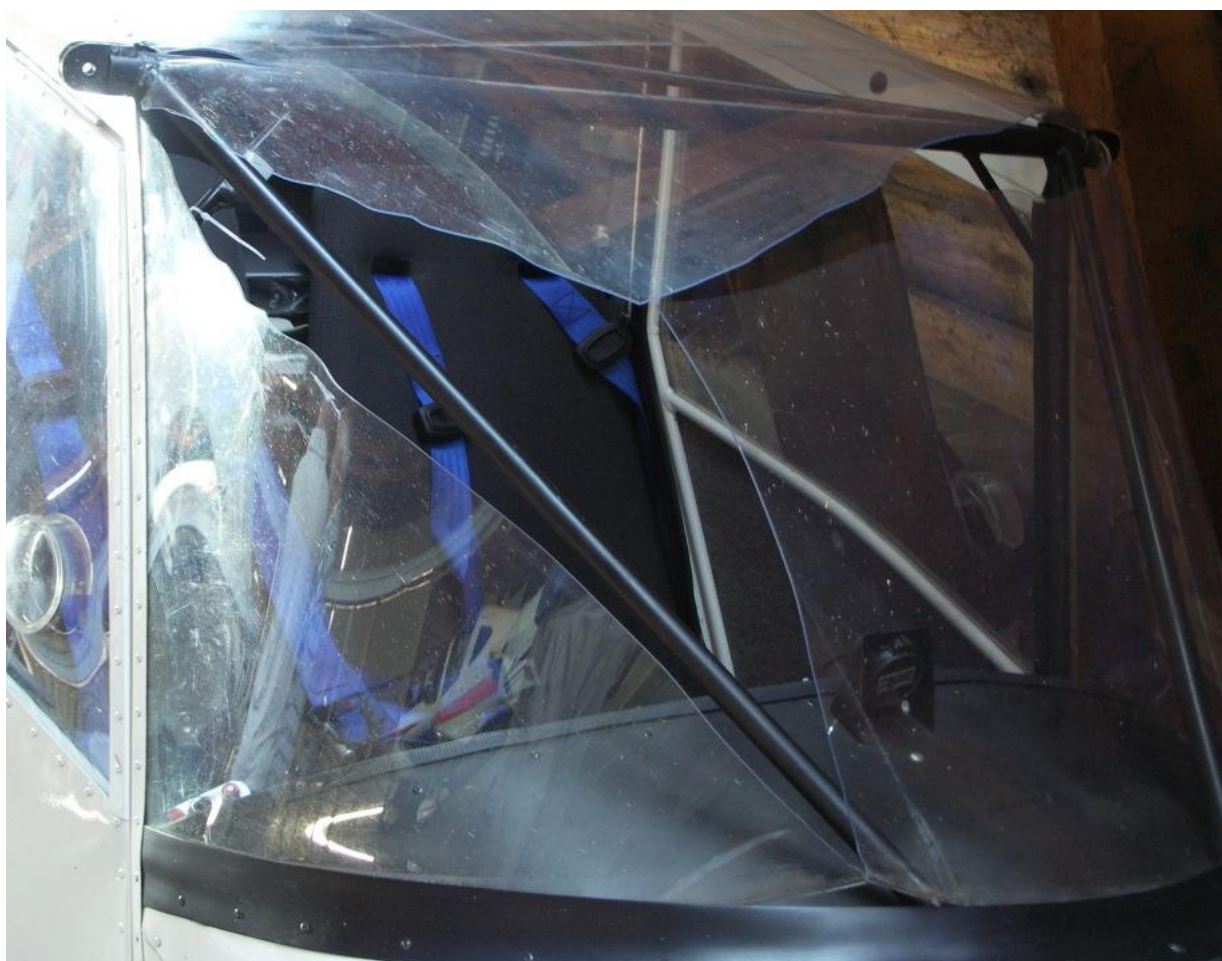
10 – Zbliżenie na podwozie główne.



11 – Zbliżenie na podwozie główne.



12 – Górne wykrzyżowanie kabinowej grodzi kratownicy, odkształcone w wyniku wypadku.



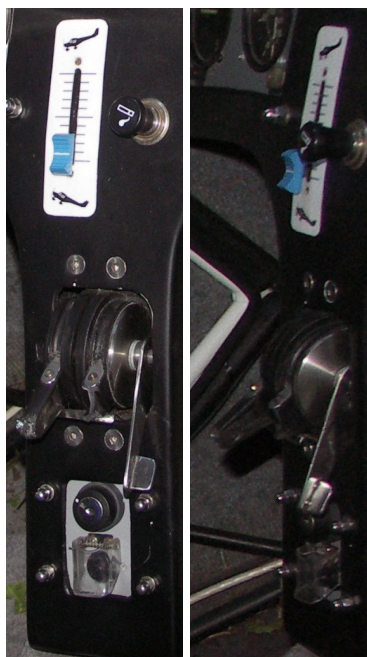
13 – Zniszczone oszklenie kabiny.



14 – Tablica przyrządów, widok ogólny.



15 – Wnętrze kabiny.



16 i 17 – Zbliżenie na wskaźnik położenia trymera steru wysokości i odłamane dźwignie sterowania zespołem napędowym.



18 – Zbliżenie na główną tabliczkę informacyjną samolotu i wskaźnik paliwomierza, pokazujący ok. 38% paliwa w kadłubowym zbiorniku rozchodowym. Zwraca uwagę brak wpisów na tabliczce określającej ilość paliwa w stosunku do ciężaru załogi.



19 – Widok na kadłub zdemontowanego samolotu od przodu. Widoczne zniszczone śmigło. Górna osłona silnika zdjęta.



20 – Przełom łopaty śmigła w zbliżeniu.



21 – Wyprowadzenie sterowania klapołotkami z prawej burty kadłuba. Na końcówce popychacza wyłamane krańcowe (nasadowe) żeberko wewnętrznego segmentu klapołotki.



22 – Uszkodzenia końcówki lewego skrzydła i zniszczona końcówka slotu.



23 i 24 – Uszkodzenia w rejonie nasady lewego skrzydła.



25 – Uszkodzenia lewego wewnętrznego segmentu klapolotki przy kadłubie. Widoczne odkształcenia pokrycia.



26 – Okucie dźwigara głównego prawego skrzydła z odkształceniami i uszkodzeniami przy zamocowaniu.



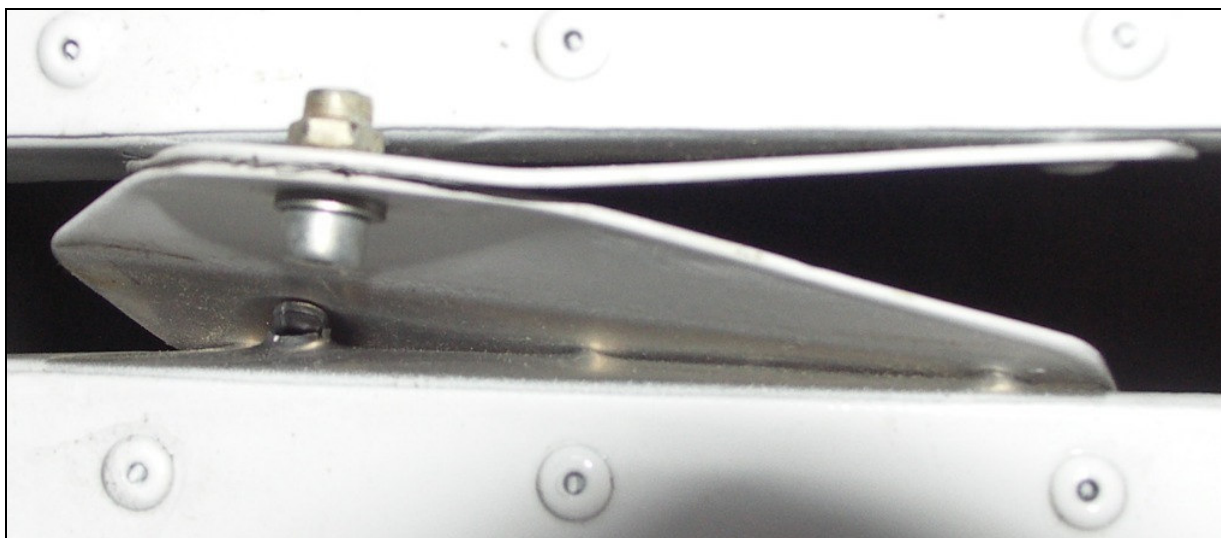
27 – Okucie dźwigara głównego lewego skrzydła – brak widocznych odkształceń i uszkodzeń.



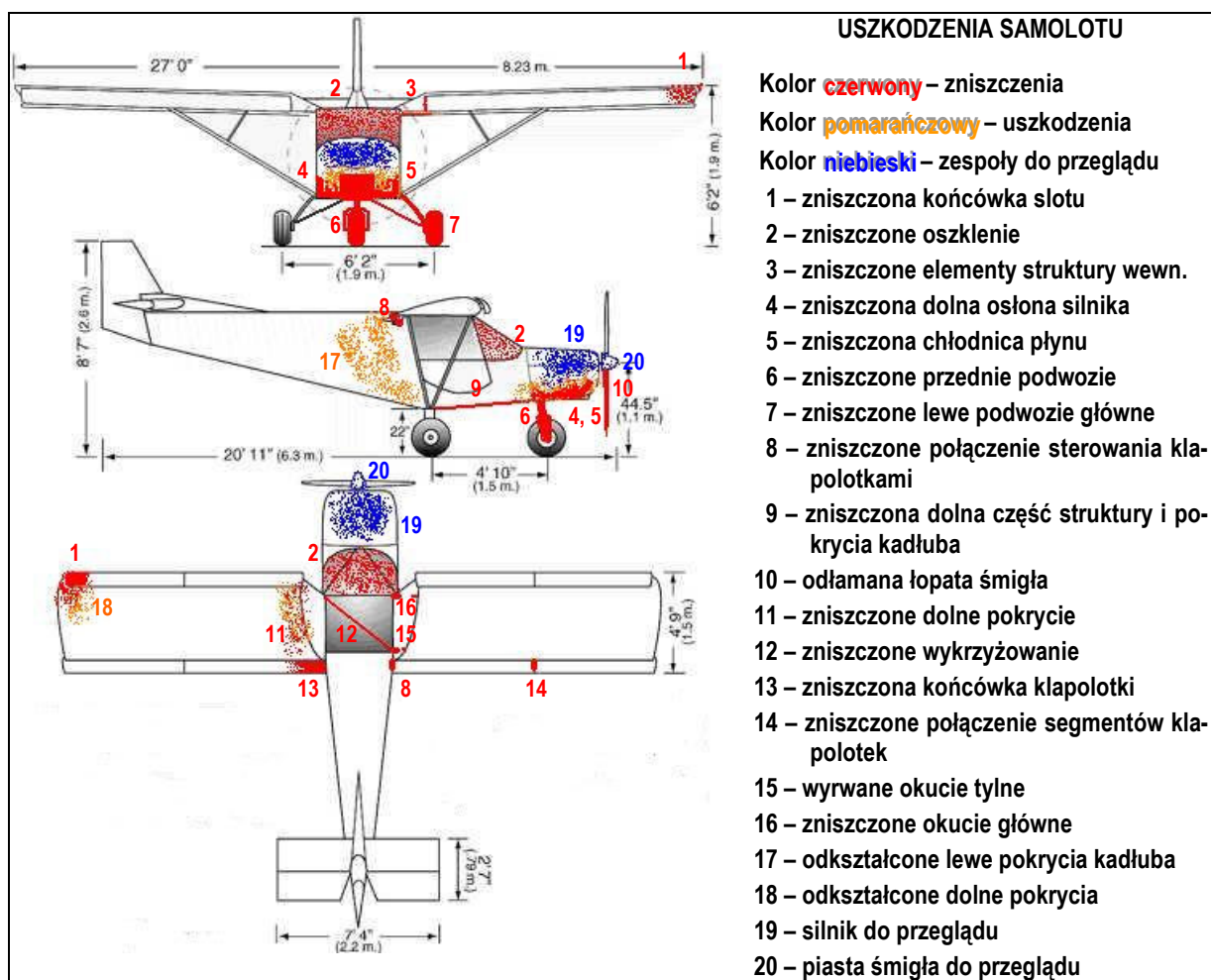
28 – Końcówka lewego wewnętrznego segmentu klapolotki przy kadłubie. Widoczne zniekształcenie żeberka zamykającego i ślady po wyrwanych nitach mocujących dźwignię napędu sterowania, pokazaną na zdjęciu 22. Na drugim planie widoczne uszkodzenia struktury spływowej części skrzydła.



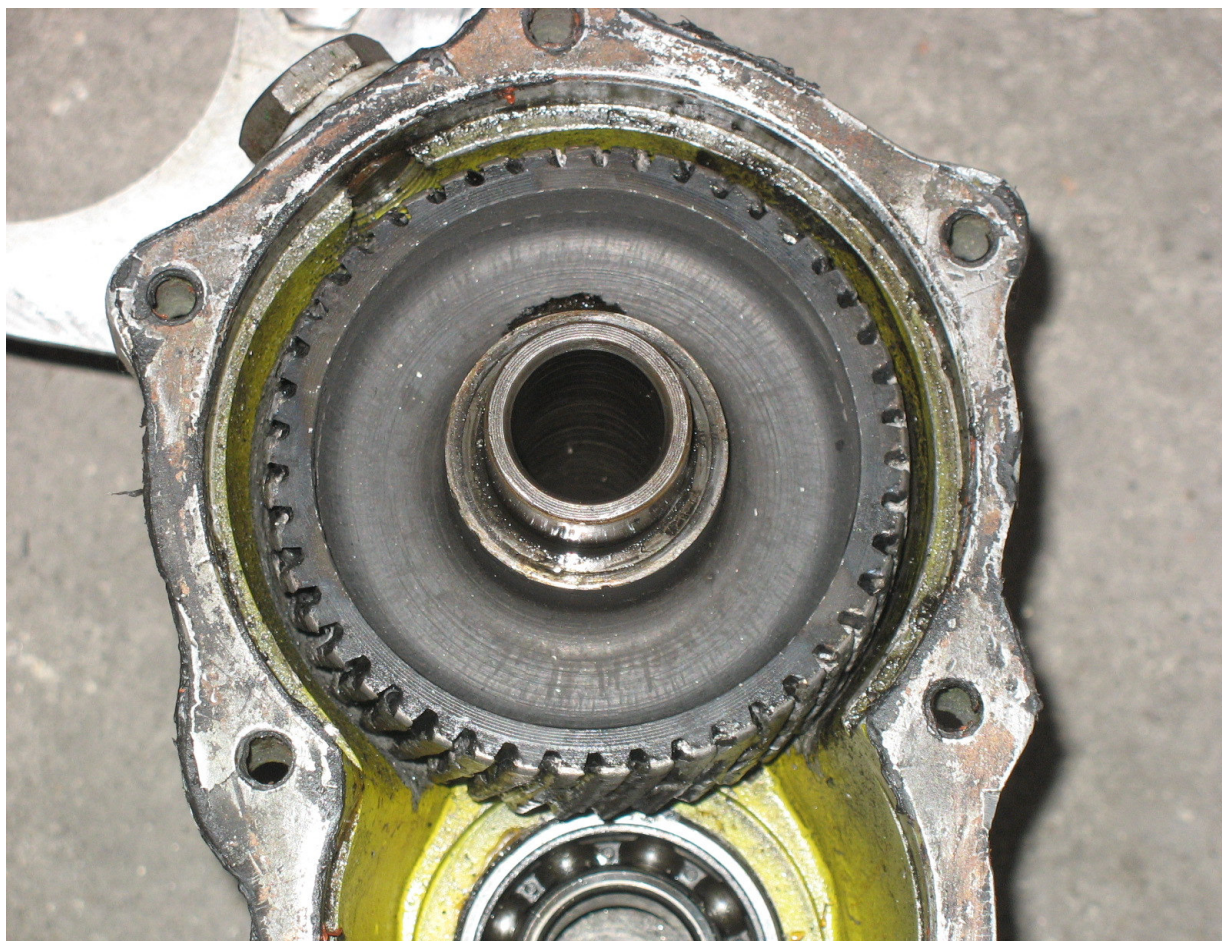
29 – Rejon żebra nasadowego prawego skrzydła. Widoczne uszkodzenia i odkształcenia.



30 – Połączenie segmentów klapoletek prawego skrzydła z elementem łączącym wyrwanym z żeberka krańcowego.



31 – Uszkodzenia samolotu, naniesione poglądowo na jego sylwetkę w trzech rzutach.



32 i 33 – Przekładnia silnika po demontażu – widoczne zniszczenie zębów na dużym kole zębatym.





34 – Wałek mniejszego koła zębatego przekładni z resztkami koła.

K O N I E C