

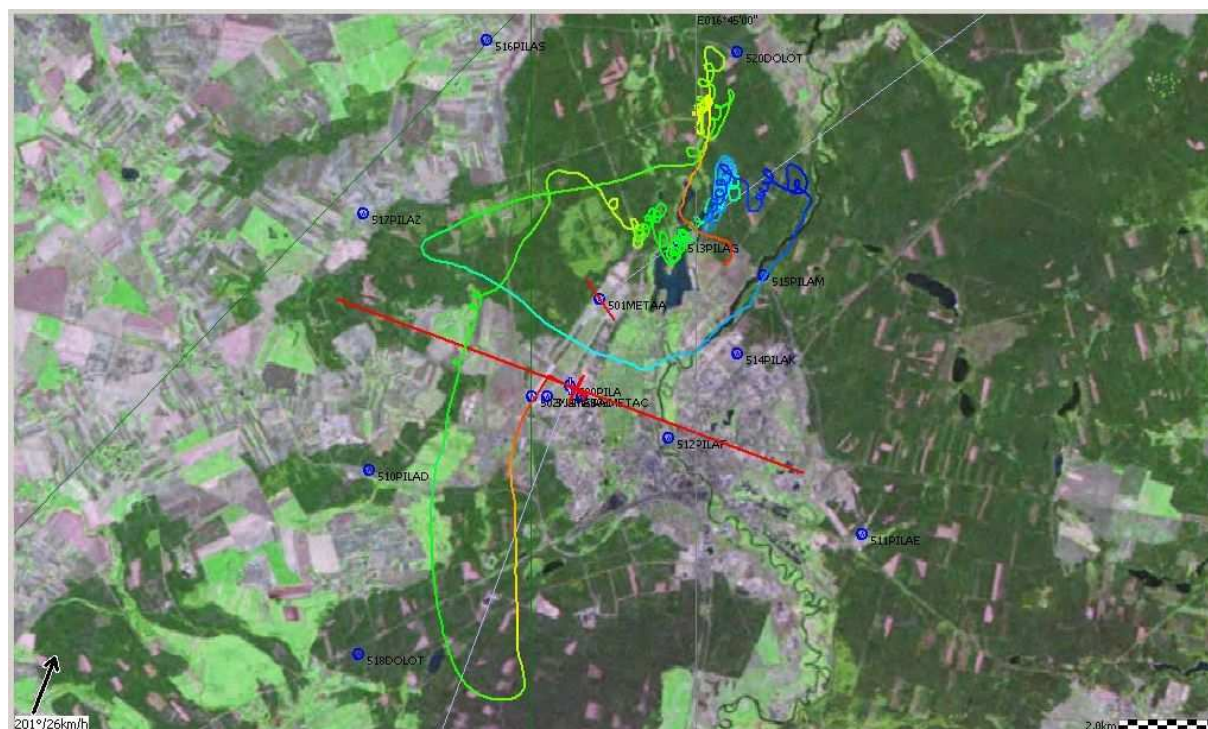
**ALBUM ILUSTRACJI**  
**z wypadku szybowca SZD-36 Cobra 15, SP-2969**  
**19 sierpnia 2008 r., Piła**



1 – Szybowiec SZD-36 Cobra 15 sfotografowany podczas startu do lotu zakończonego wypadkiem.



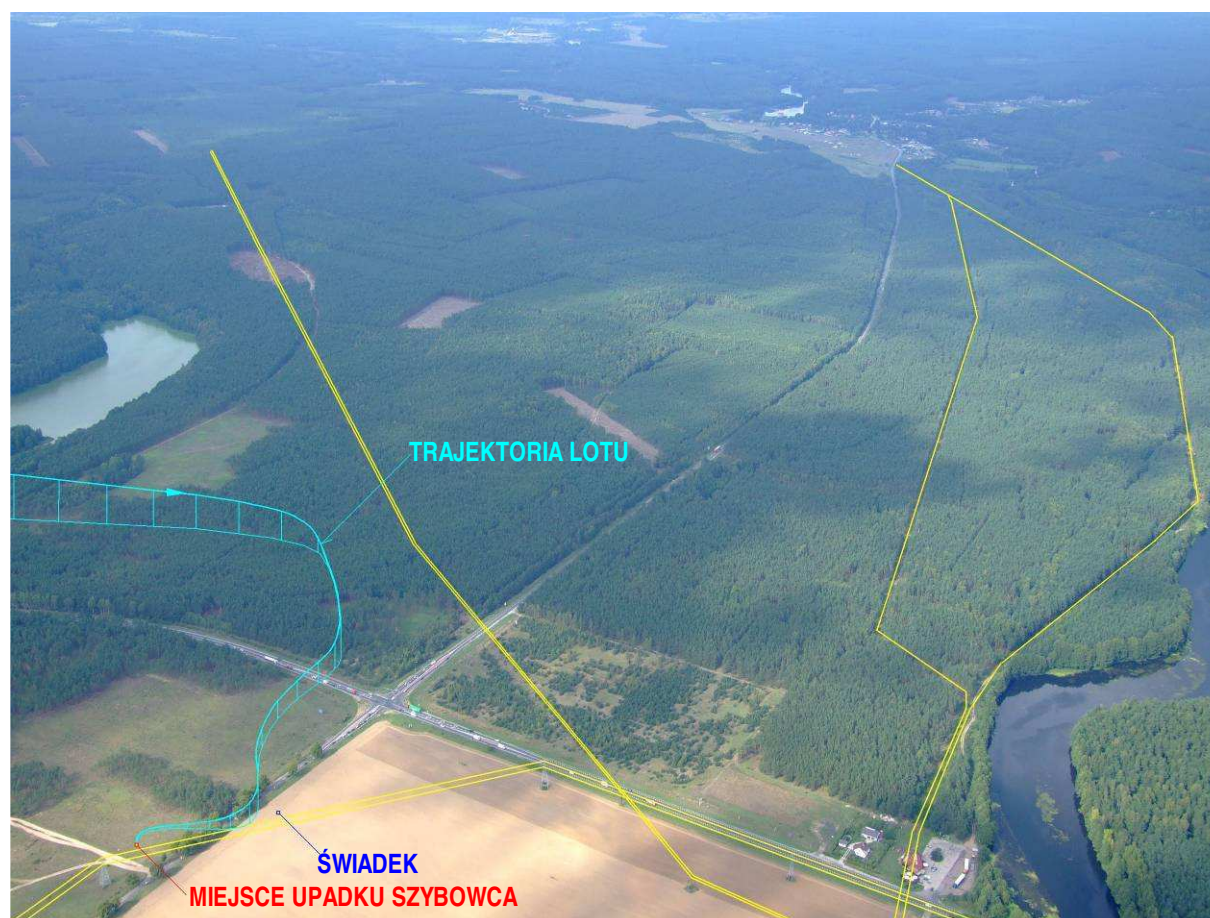
2 – Zapis barografu z lotu zakończonego wypadkiem.



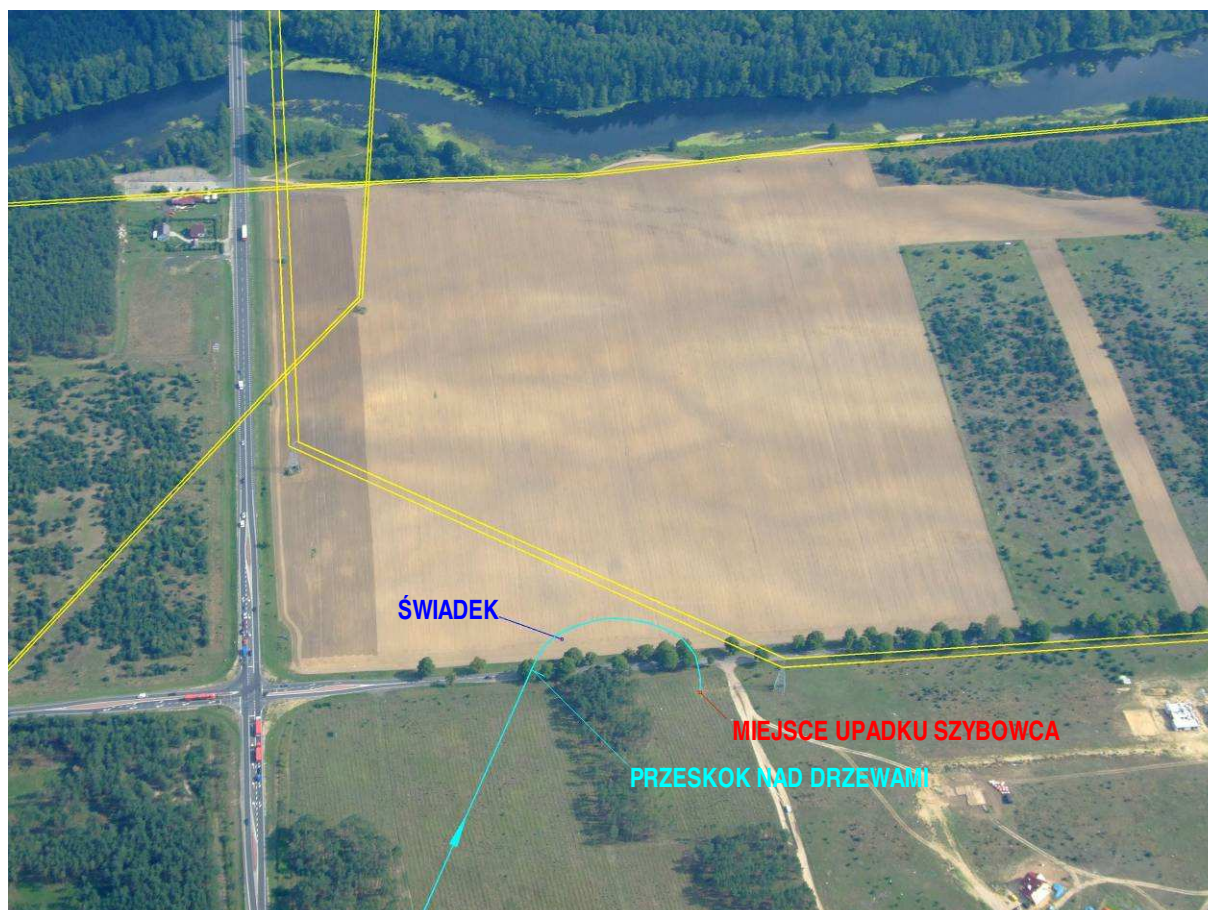
3 – Trasa lotu wg zapisu loggera, naniesiona na zdjęcie satelitarne okolicy.



4 – Powiększenie fragmentu zdjęcia 3 – ostatni odcinek lotu wg zapisu loggera, naniesiony na zdjęcie satelitarne.



5 – Zdjęcie lotnicze okolicy miejsca wypadku, widok w kierunku w przybliżeniu przeciwnym do kierunku ostatniej fazy lotu szybowca. Naniesione elementy sytuacji. Kolorem żółtym naniesione linie energetyczne i telefoniczne.



6 – Zdjęcie lotnicze okolicy miejsca wypadku, widok w kierunku zbliżonym do kierunku ostatniej fazy lotu szybowca. Naniesione elementy sytuacji. Kolorem żółtym naniesione linie energetyczne i telefoniczne.



7 – Powiększenie fragmentu zdjęcia 6 z naniesionymi elementami sytuacji.



8 – Ogólny widok rozbitego szybowca 3/4 od przodu z prawej strony.



9 – Ogólny widok rozbitego szybowca ¾ od przodu z lewej strony.



10 – Ogólny widok rozbitego szybowca od tyłu.



11 – Ogólny widok rozbitego szybowca z prawej strony.



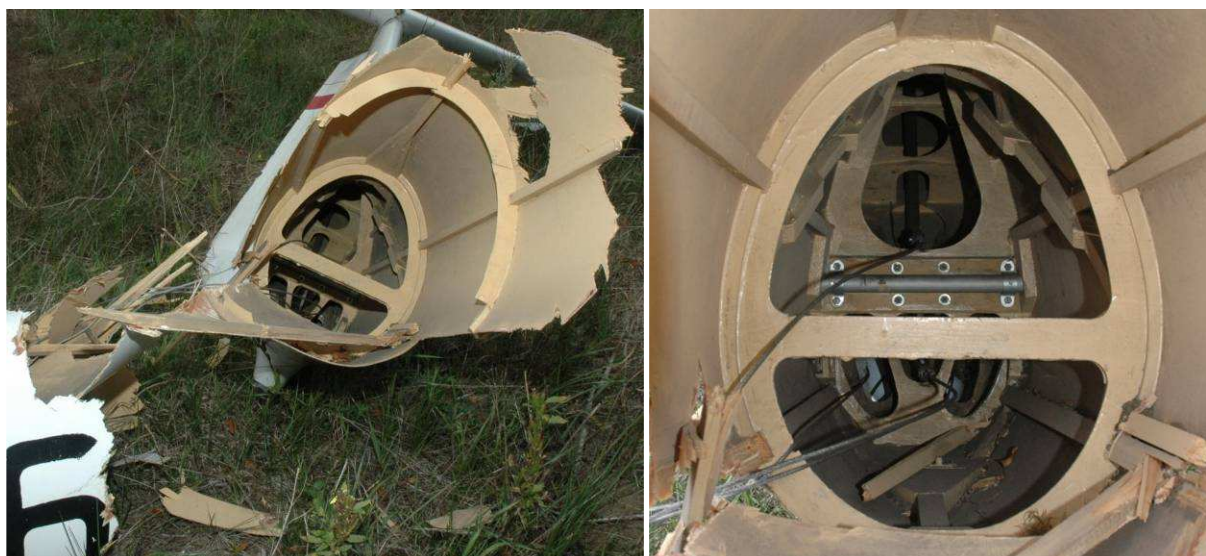
12 – Przednia część kadłuba z lewej strony.



13 – Zbliżenie przełomu kadłuba na tylnej wrzędze części kabinowej, widoczne zniszczenie pokrycia lewej burty kabiny.



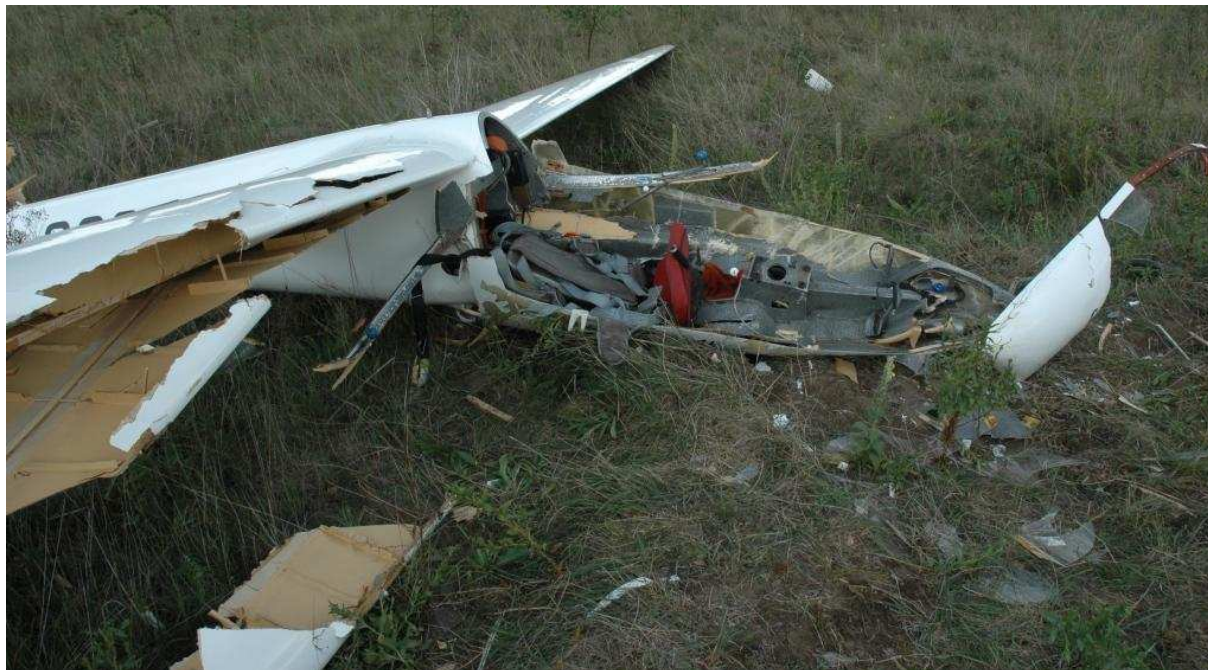
14 – Przełom tylnej części kadłuba.



15 i 16 – Przełom tylnej części kadłuba – widoczna zachowana ciągłość układów sterowania.



17 – Przełom tylnej części kadłuba w zbliżeniu z prawej strony – widoczna zachowana ciągłość układów sterowania.



18 – Widok na zniszczone prawe skrzydło i kabinę z prawej strony.



19 – Zniszczona kabina z prawej strony.





20 – Zniszczona kabina z lewej strony.



21 – Przednia część kabiny – widoczne zniszczone termosy i pedały sterowania sterem kierunku.



22 – Konsola centralna z drążkiem sterowym. Widoczne amortyzatory po wyrwanej tablicy przyrządów.



23 – Oderwana tylna część kadłuba z usterzeniem.



24 – Uszkodzenia prawej końcówki płyty usterzenia poziomego.



25 – Uszkodzenia noska płyty usterzenia poziomego.



26 – Zniszczone prawe skrzydło od przodu, rejon końcówki i środka.



27 – Zniszczone prawe skrzydło od przodu, rejon środka i nasady.



28 – Zniszczone prawe skrzydło w rejonie końcówki, wyraźnie wbite w ziemię.



29 i 30 – Prawe skrzydło wzdłuż rozpiętości i zbliżenie na jego końcówkę wbitą w ziemię.  
ALBUM ILUSTRACJI



31 – Widok na lewe skrzydło wzdłuż rozpiętości.



32 – Wyrwana z zamocowania tablica przyrządów.



33 – Połączenie skrzydeł z kadłubem – widoczne otwarte pokrywki luków mocowania skrzydeł (po prawej stronie kadru) i luków połączeń układu sterowania (po lewej stronie kadru).



34 i 35 – Zbliżenie na wnętrza otwartych luków połączeń układu sterowania – widać zachowanie ciągłości układu sterowania.



36 – Zbliżenie na otwarty luk sworznia połączenia skrzydeł.



37 – Zbliżenie na otwarty luk układu sterowania na lewej burcie za kabiną.

**KONIEC**