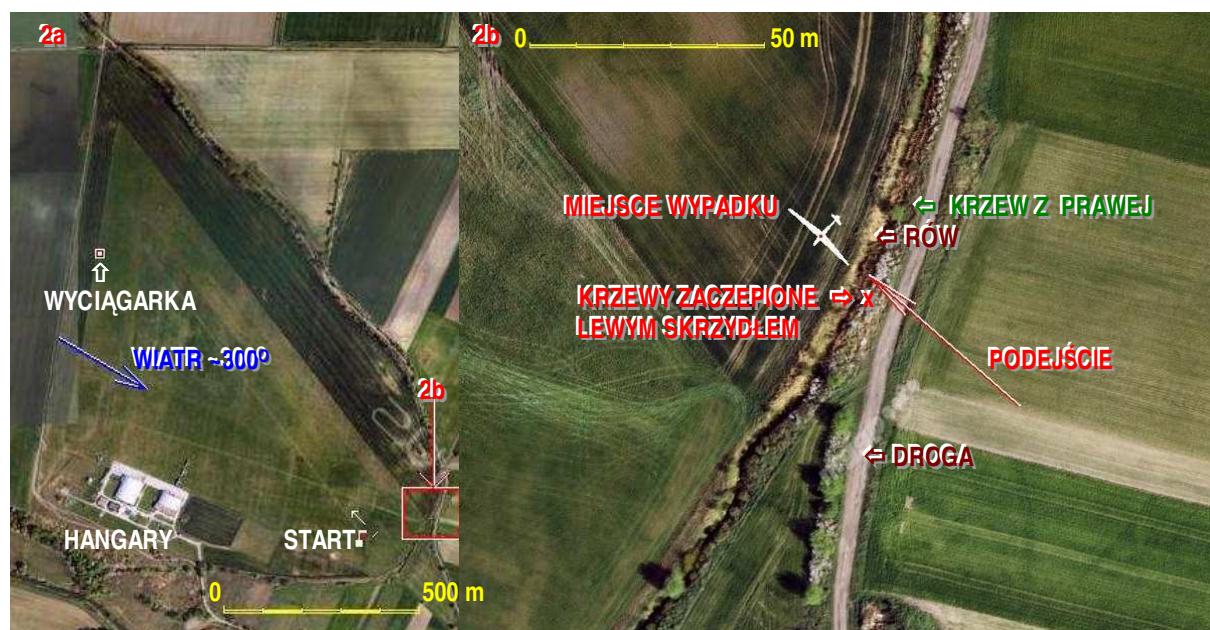


**ALBUM ILUSTRACJI**  
**z wypadku szybowca SZD-9bis Bocian 1E; SP-3034**  
**13 lipca 2009 r., lotnisko Wrocław-Szymanów [EPWS]**



1a, 1b – Szybowiec SZD-9bis Bocian E SP-3034 sfotografowany przed wypadkiem.



2a, 2b – Zdjęcia lotnicze lotniska Wrocław-Szymanów z zaznaczeniem elementów sytuacyjnych i miejsca wypadku. Współrzędne miejsca wypadku wg GPS: N51°12'11,01" / E017°00'16,62". Położenie szybowca pokazano orientacyjnie.





3 – Miejsce wypadku po zabraniu szybowca, widok w kierunku przeciwnym do kierunku nalogu. Widoczne ślady w zbożu.



4 – Miejsce wypadku, widok w kierunku przeciwnym do kierunku nalogu. Po prawej stronie kadru widoczne krzewy, o które szybowiec zaczepił lewym skrzydłem, pośrodku - większy krzew, który ominęło prawe skrzydło szybowca.



5 – Miejsce wypadku, widok w kierunku przeciwnym do kierunku nalogu – zbliżenie na końcówkę prawego skrzydła.





6 – Miejsce wypadku, widok ogólny szybowca. Nad oszkleniem kabiny widoczny większy krzew, który ominęło prawe skrzydło szybowca.



7 – Zbliżenie na środkową część kadłuba od góry, skrzydła i oszklenie kabiny szybowca.



8 – Ogólny widok szybowca od przodu. Widoczne odłamane usterzenie.





9 – Widok miejsca wypadku w kierunku zbliżonym do kierunku lądowania. Po prawej stronie kadru widoczny większy krzew, który ominęło prawe skrzydło szybowca.



10 – Widok miejsca wypadku w kierunku lądowania.



11 – Widok z miejsca wypadku na start szybowcowy.





12 – Tylna część kadłuba szybowca z odłamanym usterzeniem.



13 – Koło podwozia, oderwane podczas przyziemienia z trawersem.



14 – Tylna część kadłuba – przełom od góry z lewej strony.



15 – Tylna część kadłuba – przełom od góry z prawej strony.





16 – Pęknięcie pokrycia po prawej stronie kadłuba.



17 – Tylna część kadłuba z tyłu od góry.



18 – Przełom kadłuba, widok od dołu.





19 – Wnęka podwozia, część przednia. Widoczny zniszczony widelec koła.



20 – Wnęka podwozia, część tylna.



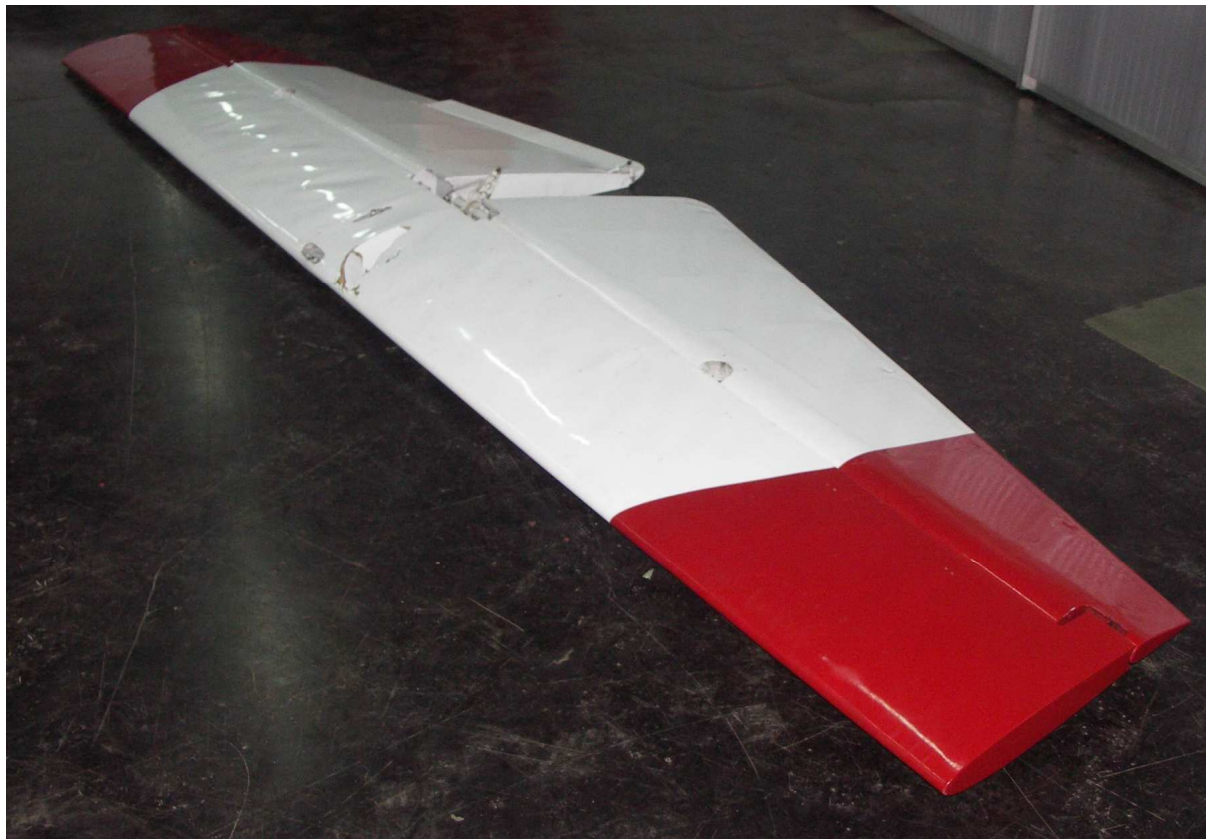


21 – Oderwane koło podwozia z fragmentami widelca.



22 – Usterzenie poziome, widok od dołu z lewej strony.





23 – Usterzenie poziome, widok od dołu z prawej strony.



24 – Usterzenie poziome, widok od dołu, zbliżenie na uszkodzenia części środkowej.





25 – Usterzenie pionowe: a – z prawej strony, b – zbliżenie uszkodzeń części dolnej z prawej strony, c – z lewej strony, d – zbliżenie uszkodzeń części dolnej z prawej strony, e – zbliżenie uszkodzeń części dolnej od przodu.



26 – Skrzydła (zdemontowane) – widoczne górna powierzchnia prawego skrzydła od strony żebra nasadowego.

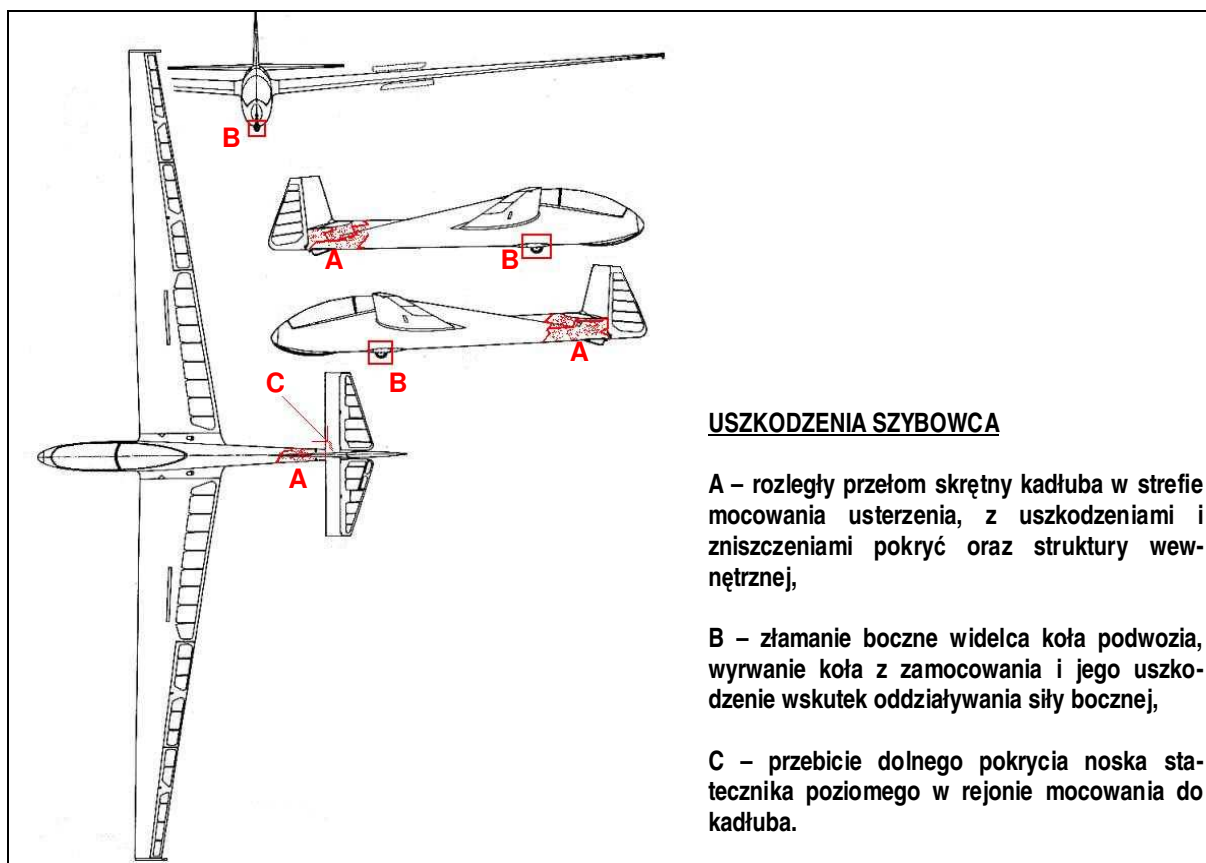


27 – Żebra nasadowe skrzydeł po demontażu.





27 – Skrzydła (zdemontowane) – widoczne górna powierzchnia lewego skrzydła od strony żebra nasadowego.



#### USZKODZENIA SZYBOWCA

A – rozległy przełom skrętny kadłuba w strefie mocowania usterzenia, z uszkodzeniami i zniszczeniami pokryć oraz struktury wewnętrznej,

B – złamanie boczne widelca koła podwozia, wyrwanie koła z zamocowania i jego uszkodzenie wskutek oddziaływania siły bocznej,

C – przebicie dolnego pokrycia noska statecznika poziomego w rejonie mocowania do kadłuba.

28 – Uszkodzenia szybowca naniesione na jego sylwetkę w 4 rzutach.

**KONIEC**