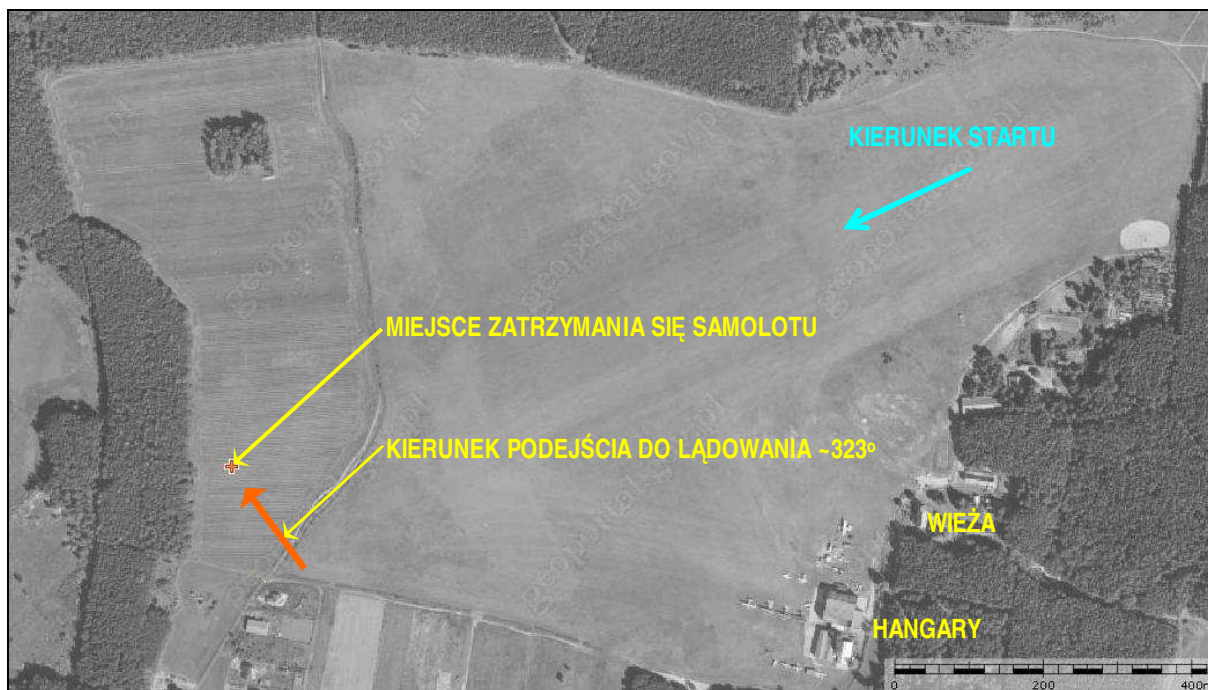


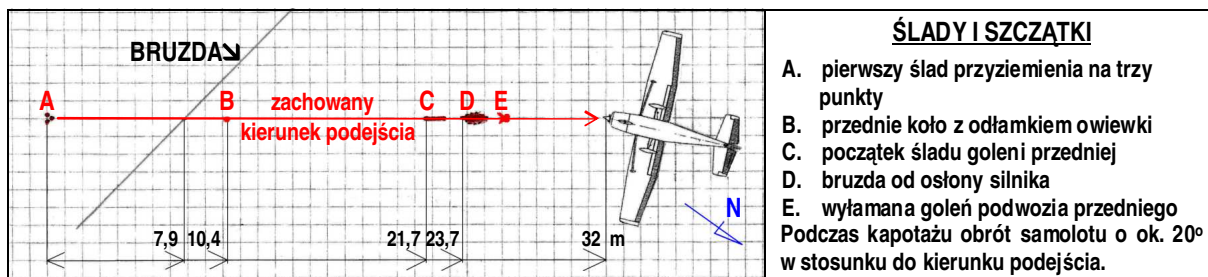
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu Reims-Cessna 172H; SP-KZY
12 lipca 2010 r., lotnisko Zielona Góra – Przylep [EPZP]



1 – Samolot Cessna 172 SP-KZY na zdjęciu wykonanym w okresie poprzedzającym wypadek [fot.M.Cyl].



2 – Ortofotomapa lotniska Zielona Góra – Przylep [EPZG] i jego najbliższego otoczenia z zaznaczonymi elementami sytuacji. Współrzędne miejsca wypadku: N 51°58'35,32" / E 015°27'09,46". [www.geoportal.gov.pl]



3 – Szkic miejsca wypadku z wymiarami i opisem.



4 – Perspektywiczne zdjęcie lotnicze lotniska Zielona Góra – Przylep [EPZG] i jego otoczenia; strzałką pomarańczową pokazany kierunek podejścia do lądowania awaryjnego, strzałką żółtą zaznaczone miejsce zatrzymania się samolotu po kapotażu [zdjęcie – Internet].



5 – Ślad lądowania samolotu w zbożu na polu obok lotniska. Czerwoną strzałką wskazane oderwane koło przednie.



6 – Ostatni odcinek śladu lądowania. Strzałka żółta – początek łamania goleni podwozia przedniego, strzałka czerwona – kontakt osłon silnika i łopaty śmigła z ziemią (bruzda), strzałka białoszara – wyłamana goleń podwozia przedniego.



7 – Koło podwozia przedniego wyłamane wraz z fragmentem widelca i zniszczona owiewka koła.



8 – Ogólny widok samolotu na miejscu wypadku, lewa strona $\frac{3}{4}$ od przodu.



9 – Ogólny widok samolotu na miejscu wypadku, lewa strona $\frac{3}{4}$ od tyłu.



10 – Ogólny widok samolotu na miejscu wypadku, lewa strona.



11 – Samolot na miejscu wypadku, widok od tyłu.



12 – Ogólny widok samolotu na miejscu wypadku, prawa strona $\frac{3}{4}$ od tyłu.



13 – Samolot na miejscu wypadku, widok od przodu. Widoczne uszkodzenia zewnętrznych agregatów silnika.



14 – Widok górnej części silnika, po odjęciu górnej pokrywy. Dobrze widoczne zgięcie łopaty śmigła.



15 – Łoże silnika i jego agregaty, widoczne w luce między kadłubem a dolną pokrywą.



16 – Widok na dolne pokrycia prawego skrzydła.



17 – Tylna część kadłuba z usterzeniem – widoczne załamanie struktury.



18 i 19 – Zaryte w ziemi usterzenie pionowe z prawej i lewej strony.



20 – Zbliżenie załamania struktury tylnej części kadłuba.



21 – Uszkodzenia końcówki, noska i pokryw lewego skrzydła.



22 – Dolne pokrycia lewego skrzydła, widoczne ich zafalowania w okolicy żebra nasadowego lotki.



23 – Wnętrze kabiny przewróconego samolotu, lewa strona.



24 i 25 – Wnętrze kabiny przewróconego samolotu, prawa i lewa strona.



26 i 27 – Widok na tablicę przyrządów i pulpity (obrócony o 180° dla lepszej czytelności). Na fot.26 wskazany strzałką zawór paliwowy ustawiony w pozycji „Lewy zbiornik”.



28 – Pulpit poziomy i pulpit centralny z prawej strony – widoczne położenia przepustnicy i przełączników.



29 – Pulpit poziomy i pulpit centralny z lewej strony – widoczne położenia przepustnicy i przełączników.



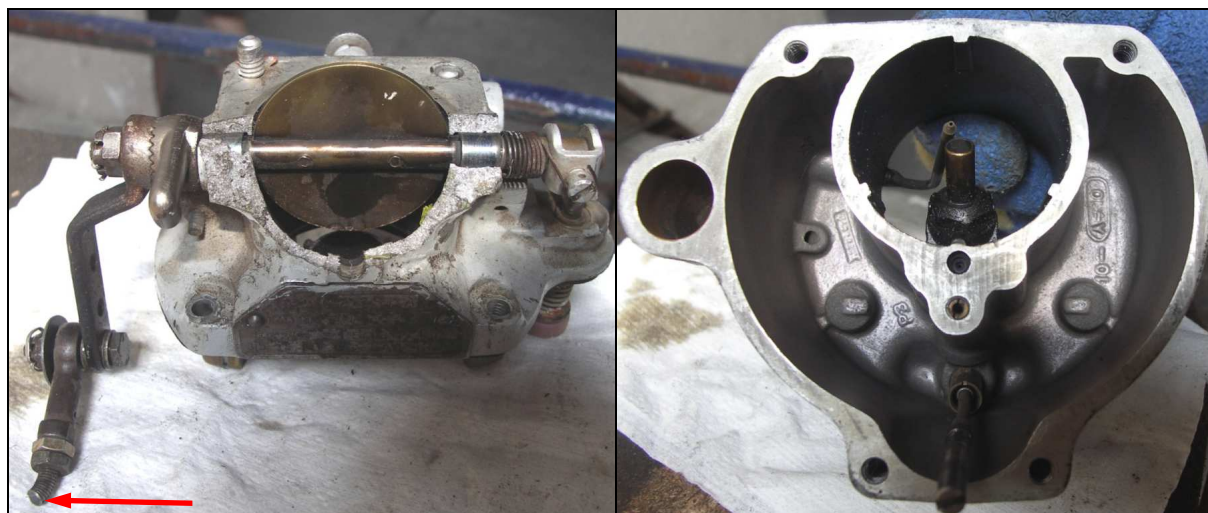
30 i 31 – Zniszczone podwozie przednie. Widoczne przełomy doraźne widelca, bez śladów zmęczenia materiału.



32 i 33 – Lekko uszkodzona górna osłona silnika od strony zewnętrznej (z lewej) i wewnętrznej (z prawej).

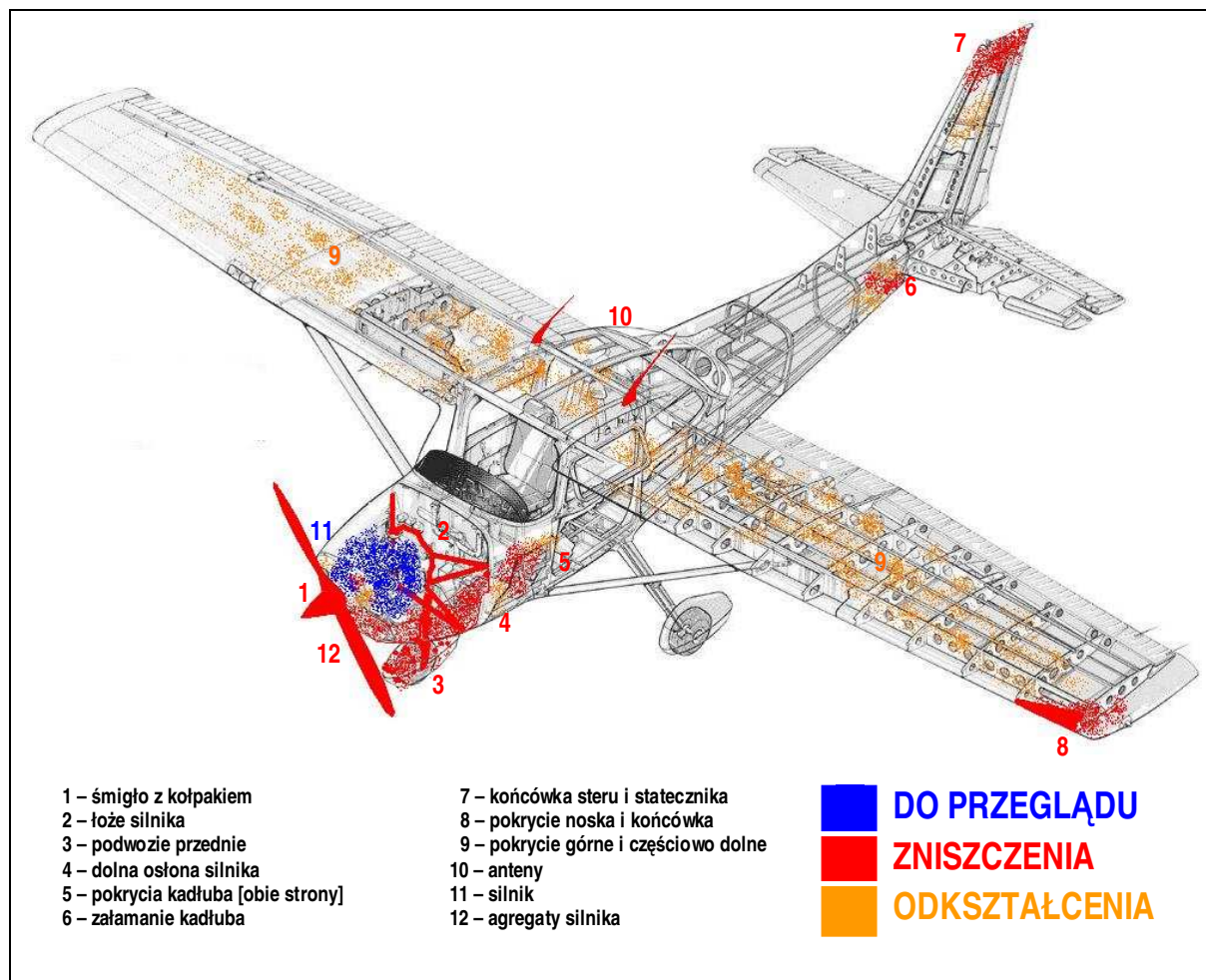


34 i 35 – Zniszczona dolna osłona silnika od strony zewnętrznej (z lewej) i wewnętrznej (z prawej).



36 – Odłamany od silnika gaźnik. Strzałką wskazane miejsce przełomu końcówki cięgna sterowania.

37 – Komora pływakowa gaźnika – brak śladów zanieczyszczeń.



38 – Strefy zniszczeń i uszkodzeń naniesione schematycznie na sylwetkę samolotu.

Zdjęcia i rysunki – o ile nie zaznaczono inaczej – PKBWL.

K O N I E C