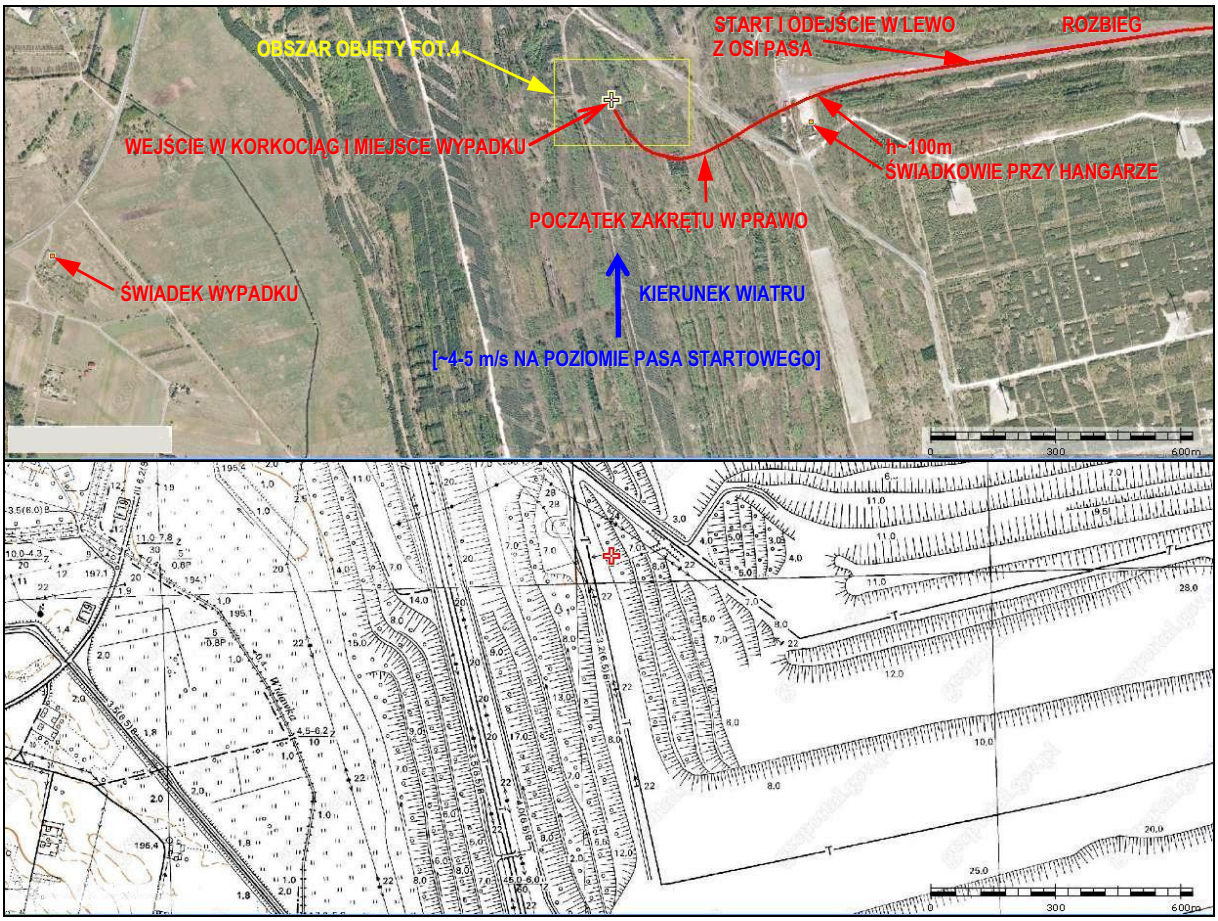
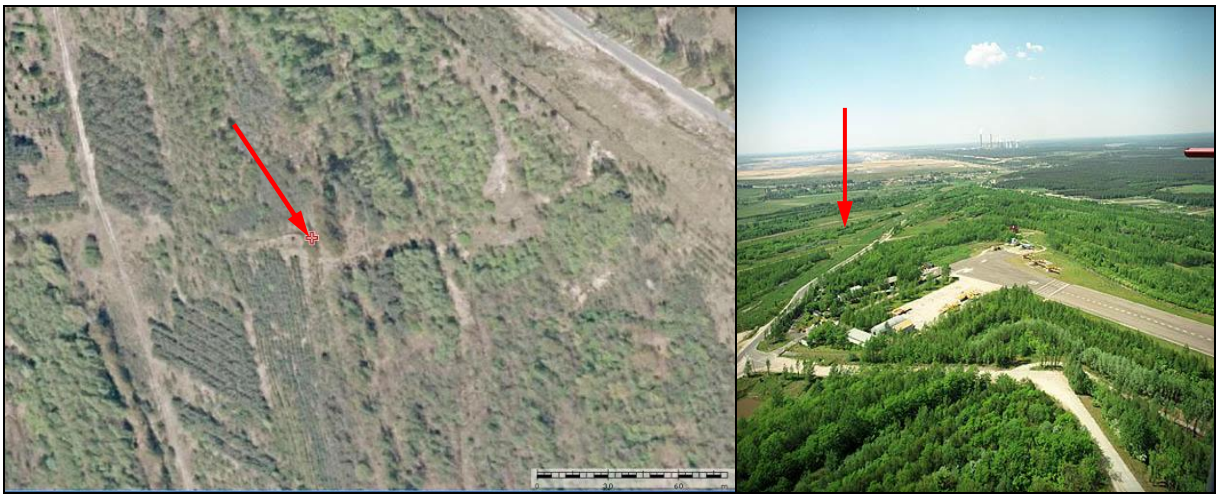
ALBUM ILUSTRACJI

z wypadku samolotu ultralekkiego
Aviasud Mistral OK-KUD10
29 kwietnia 2012 r., Kamieńsk-Orla Góra

1 – Samolot Aviasud Mistral zn.rozp. OK-KUD10 – zdjęcie z okresu poprzedzającego wypadek [foto: Krzysztof Retych, airfoto.pl]



2, 3 – Okolica miejsca wypadku na ortofotomapie i mapie warstwicowej. Zaznaczone elementy sytuacyjne i miejsce wypadku. Współrzędne geograficzne miejsca wypadku: N 51°13'29" / E 019°24'27" [geoportal].



4, 5 – Najbliższe otoczenie miejsca wypadku pokazane na ortofotomapie [fot.4 – geoportal] i zdjęciu lotniczym [fot.5 – foto: W.Gorgolewski] wykonanym kilkanaście lat przed wypadkiem. Miejsce wypadku zaznaczone grotem strzałki.

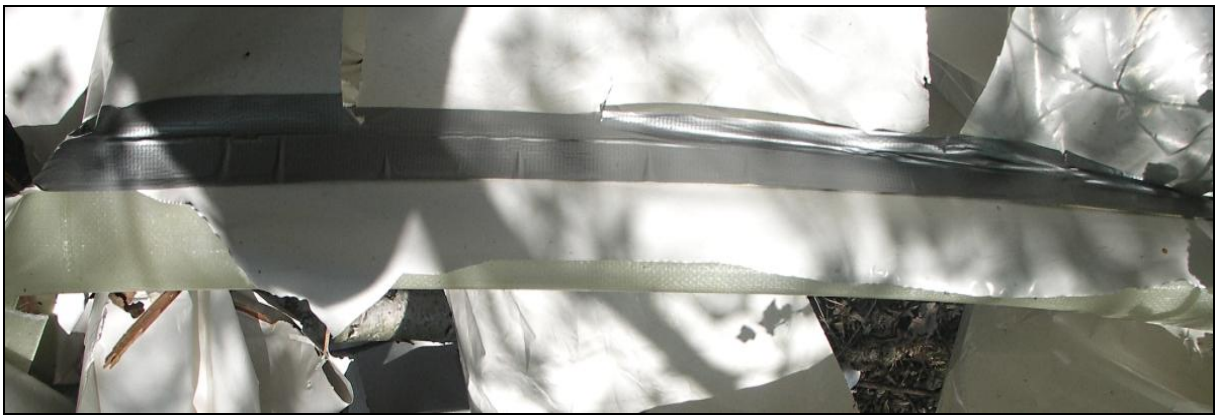
6 – Ogólny widok zniszczonego samolotu [foto: KPP Radomsko].

7 – Ogólny widok zniszczonego samolotu i drzew w jego pobliżu.

8 – Ogólny widok zniszczonego samolotu z lewej strony od przodu.

9 – Zbliżenie na jeden z przełomów dźwigara górnego skrzydła.

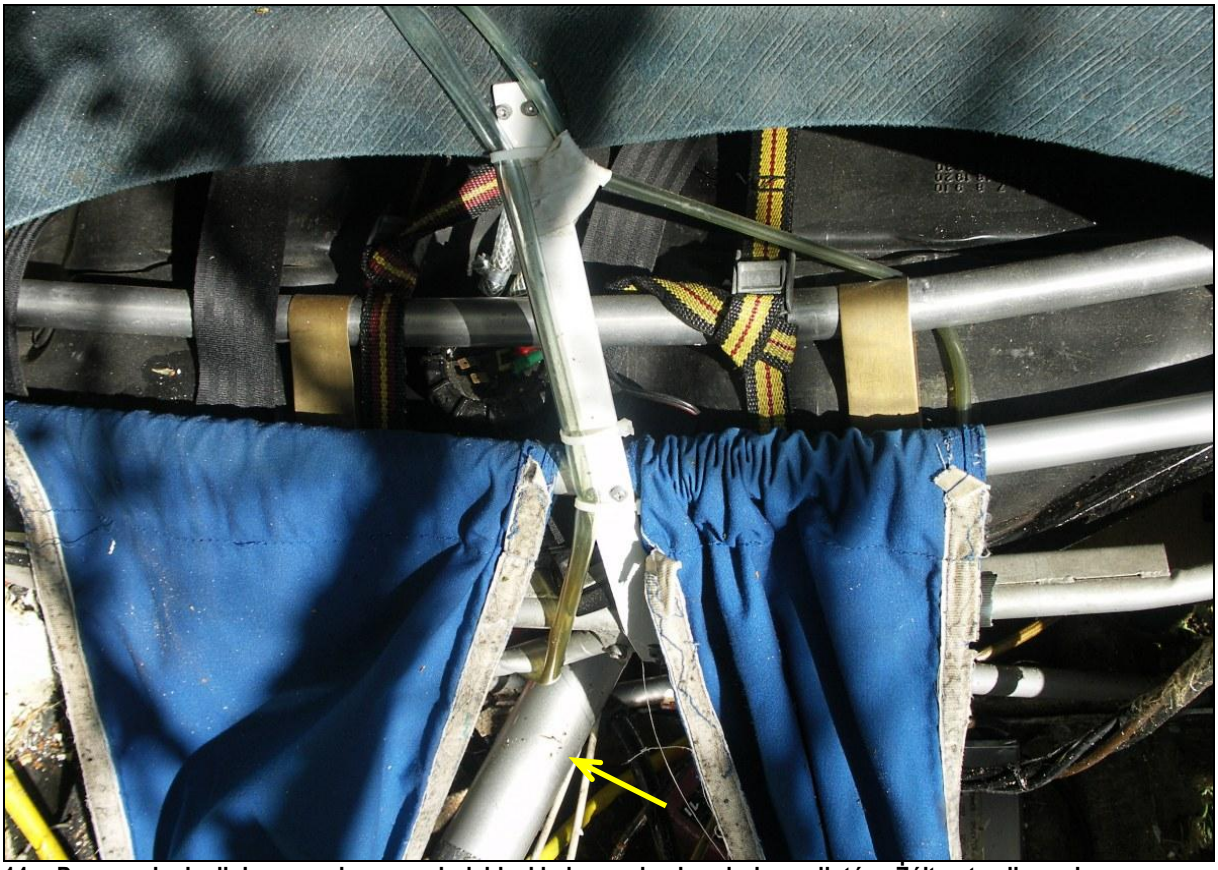
10 – Zbliżenie na węzeł połączenia prawego dolnego skrzydła z kadłubem. Zwraca uwagę zastosowanie taśmy samoprzylepnej do „ulepszenia" stanu pokrycia.



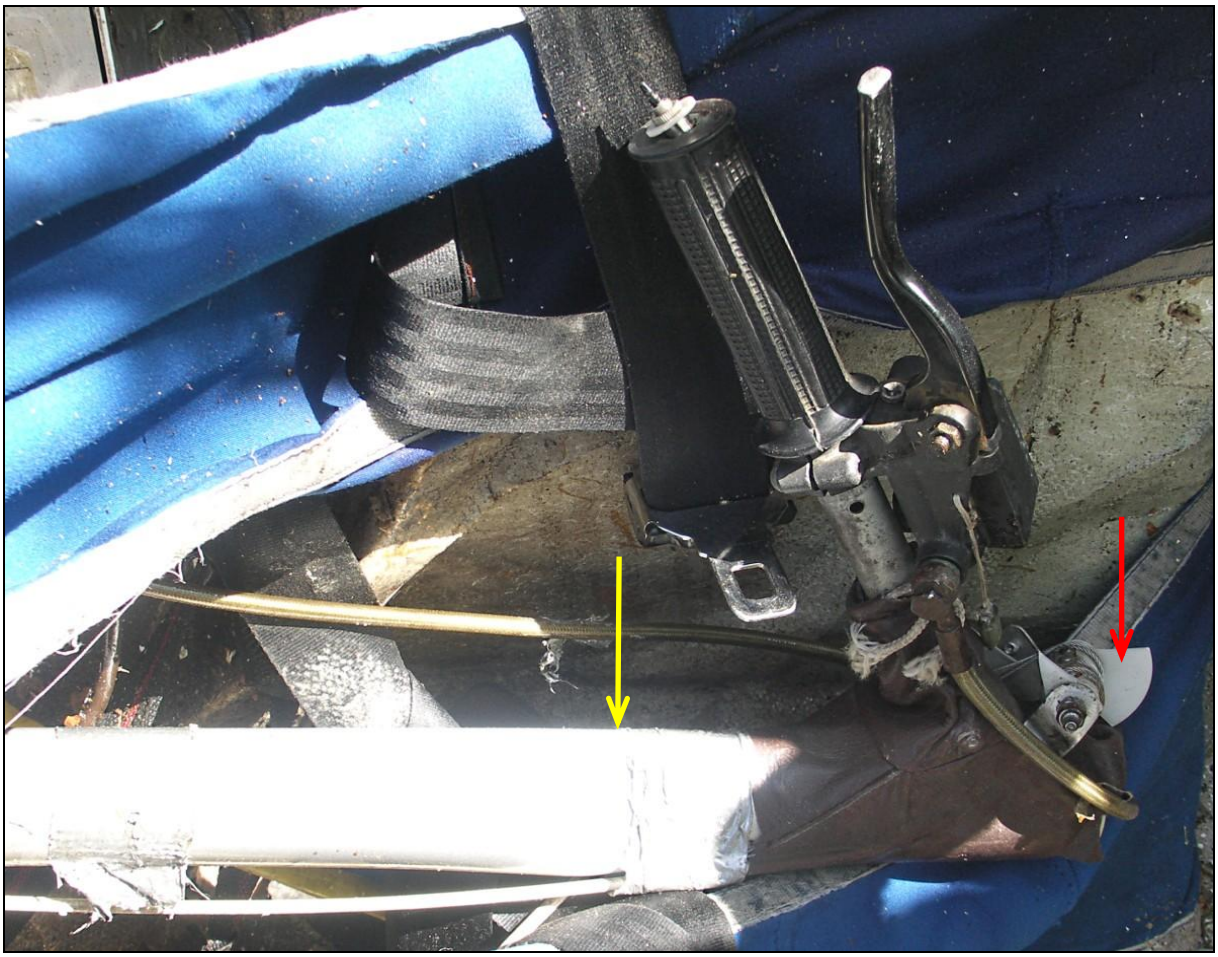
11 – Fragment krawędzi natarcia górnego skrzydła. Zwraca uwagę zastosowanie taśmy samoprzylepnej do „ulepszenia" stanu pokrycia.

12 – Jedna ze stalowych rurek struktury nośnej z wyraźnymi objawami zadawnionej korozji.

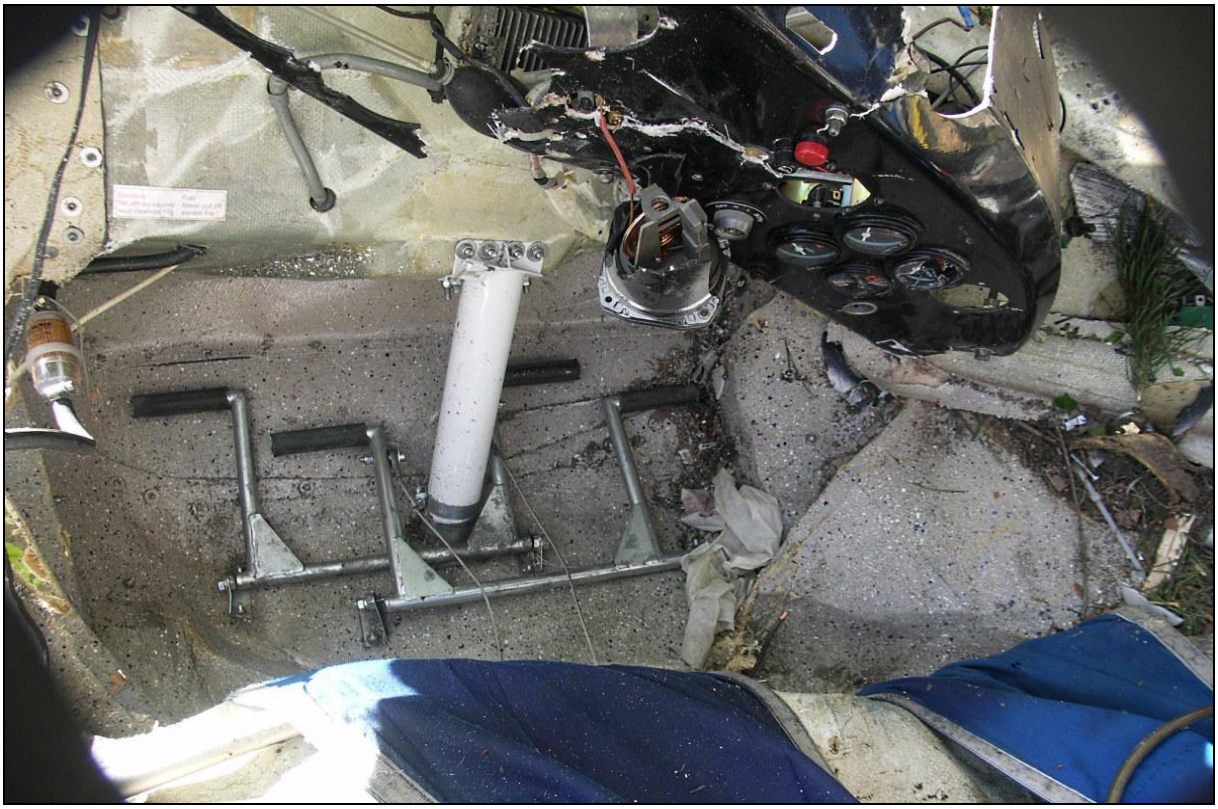
13 – Jedno ze zniszczonych okuć zastrzału górnego skrzydła na kadłubie z wyraźnymi objawami zadawnionej korozji pod wykładziną tapicerki.



14 – Poprzeczka kadłuba z nawleczonymi niebieskimi oparciami pod plecy pilotów. Żółtą strzałką wskazana rura skrętna sterowania poprzecznego. W głębi czarny plastikowy główny zbiornik paliwa.



15 – Centralnie umieszczona między siedzeniami pilotów sterownica ręczna z dźwignią hamulcową i resztkami pokrętła sterowania trymerem płyty usterzenia poziomego (czerwona strzałka), zamocowana do rury skrętnej sterowania poprzecznego (żółta strzałka).

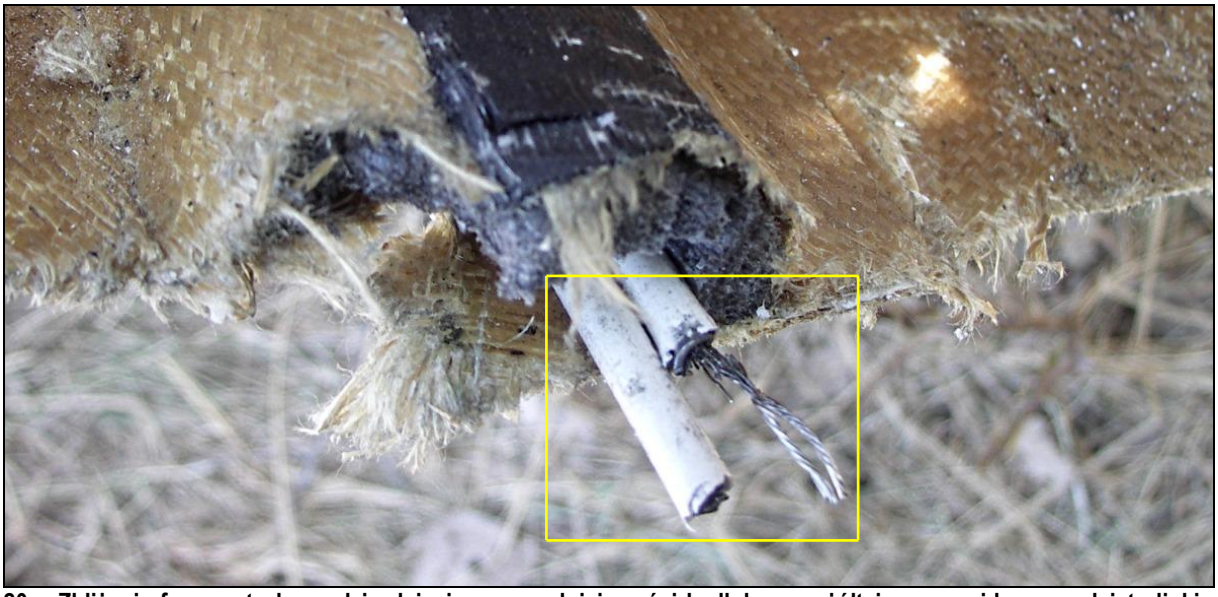


16 – Widok na wnętrze i podłogę kabiny. Widoczne sterownice nożne i rura goleni podwozia przedniego.

17 – Kadłub po wydobyciu z miejsca wypadku, część tylna z usterzeniem odcięta, prawe podwozie główne wyłamane. Dobrze widoczny charakter uszkodzeń części przedniej, powstałych w wyniku zderzenia z ziemią.

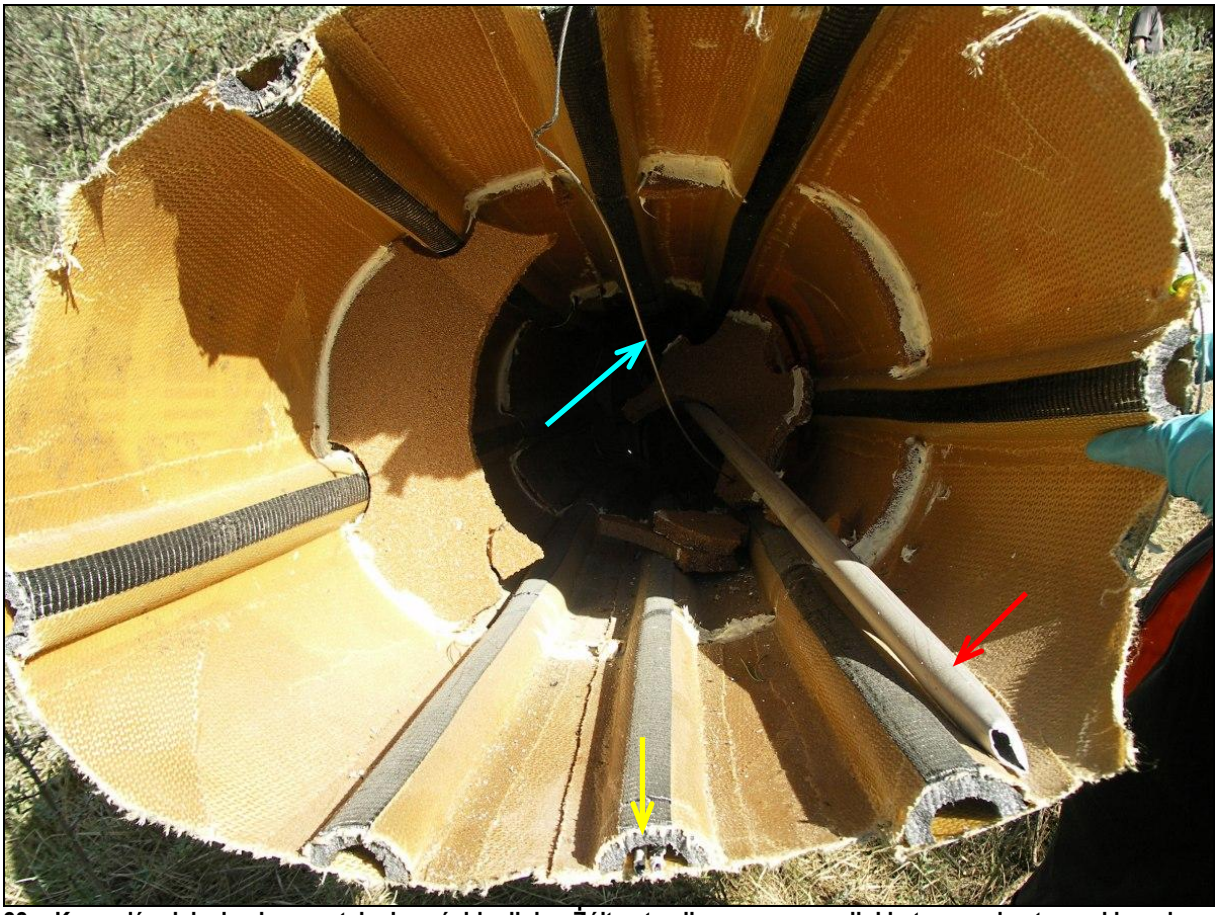
18 – Widok od tyłu na podwozie główne i spód skorupy kadłuba w rejonie kabiny.

19 – Wręga kadłuba za zbiornikiem paliwa, widoczna po odcięciu części tylnej z usterzeniem. Żółtą strzałką zaznaczony wlew paliwa, czerwoną – odcięty popychacz sterowania płytą usterzenia poziomego.



20 – Zbliżenie fragmentu krawędzi odcięcia na przedniej części kadłuba – w żółtej ramce widoczne odcięte linki sterowania sterem kierunku, prowadzone w rurkach umieszczonych wewnątrz środkowej dolnej podłużnicy skorupy kadłuba.

21 – Odcięta tylna część kadłuba z usterzeniem – widok ogólny.



22 – Krawędź odcięcia skorupy tylnej części kadłuba. Żółtą strzałką zaznaczone linki sterowania sterem kierunku, czerwoną – popychacz sterowania płytą usterzenia poziomego, niebieską – linka sterowania trymerem płyty usterzenia poziomego

23 – Wnętrze skorupy tylnej części kadłuba. Widoczne fragmenty piankowej wręgi, zniszczonej podczas wypadku.

24 – Końcówka usterzenia pionowego z widocznym śladem uderzenia statecznikiem o pień drzewa, prawa strona.

25 – Końcówka usterzenia pionowego z widocznym śladem uderzenia statecznikiem o pień drzewa, lewa strona [foto: KPP Radomsko].

26 – Końcówka usterzenia pionowego z widocznym śladem uderzenia statecznikiem o pień drzewa, widok z góry [foto: KPP Radomsko].

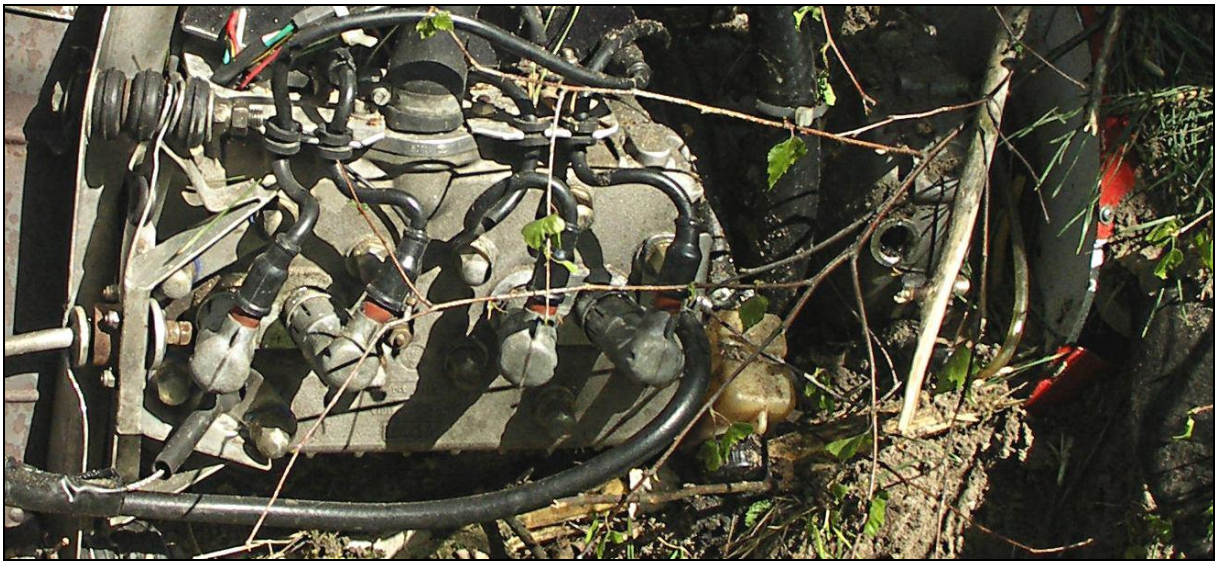
27, 28 – Ramy lewych i prawych drzwi kabiny ze zniszczonym oszkleniem.

29 – Zniszczone górne skrzydło, widok ogólny.

30 – Przednia część silnika z piastą śmigła częściowo zarytą płytko w ziemi.

31 – Widok na silnik z góry od tyłu. Zwraca uwagę brak uszkodzeń łopat, charakterystycznych dla uderzenia o ziemię podczas pracy silnika.

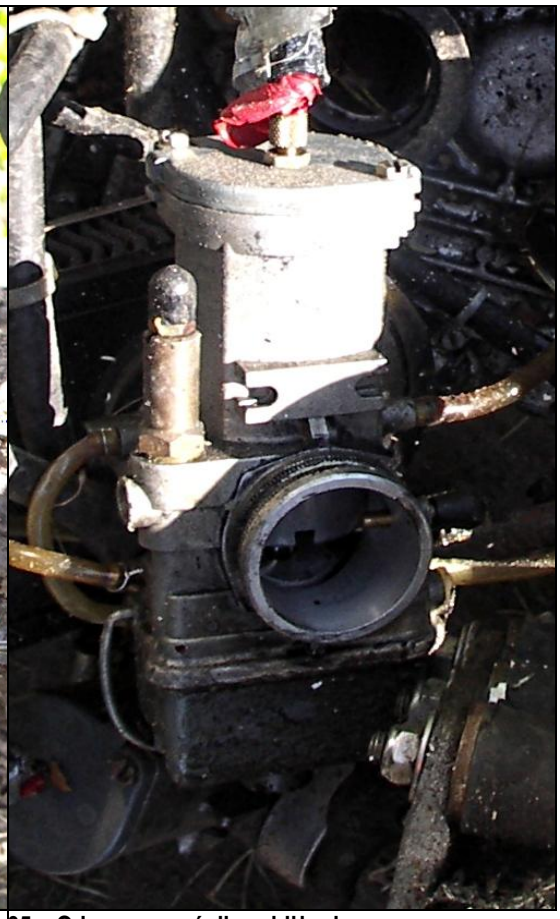
32 – Widok na silnik z góry.



33 – Widok na silnik z góry – zbliżenie na świece zapłonowe.

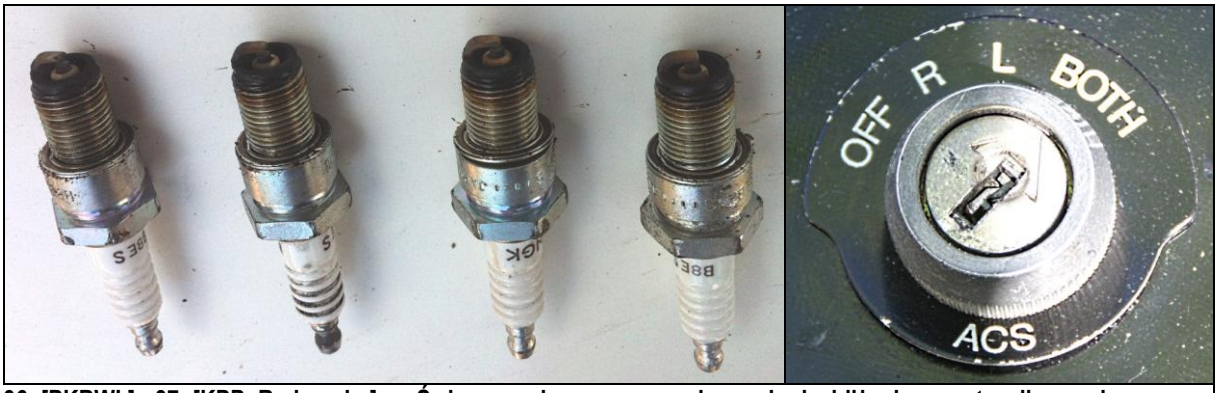
34 – Silnik, lewa strona. Widoczny oderwany jeden z gaźników. Zwraca uwagę sposób zniszczenia kołpaka śmigła, charakterystyczny dla kontaktu z podłożem po dużym kątem.

34 – Kołpak śmigła – próba wizualizacji kąta zderzenia.



35 – Oderwany gaźnik – zbliżenie.

36 – Górna osłona silnika od strony wewnętrznej.

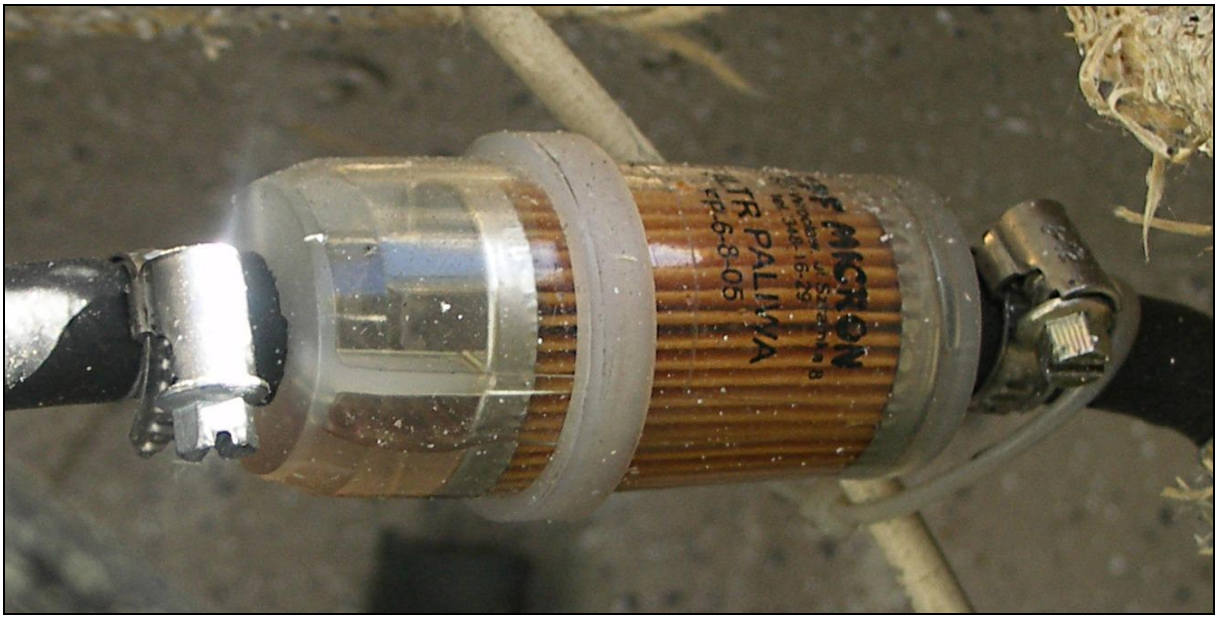


36 [PKBWL], 37 [KPP Radomsko] – Świece zapłonowe po wykręceniu i zbliżenie na stacyjkę zapłonową z odłamanym kluczykiem. Zwraca uwagę dobry stan świec zapłonowych i położenie stacyjki BOTH (=oba).

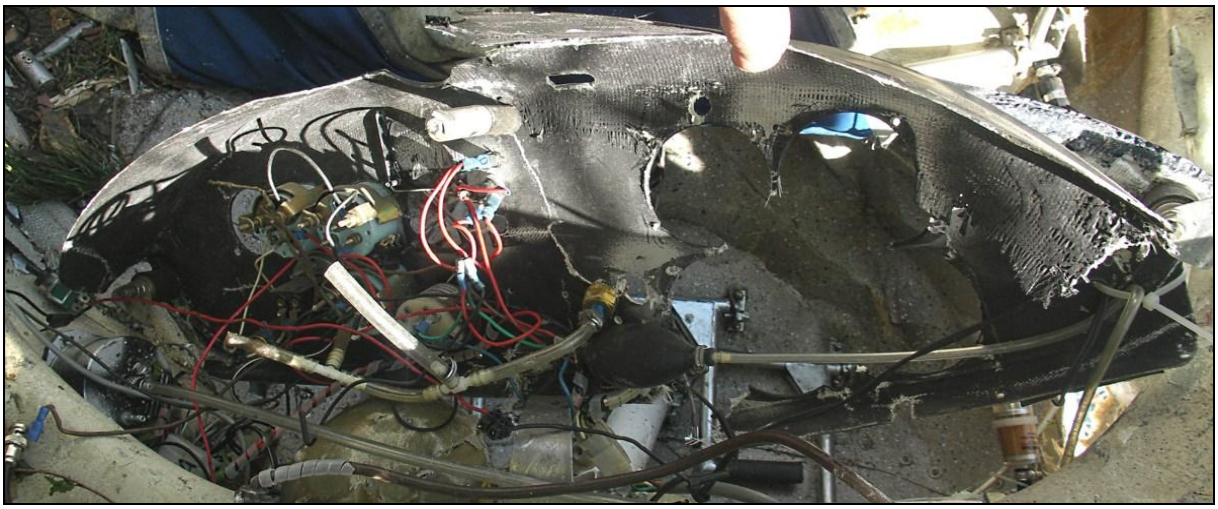
38 – Łopaty śmigła odłamane u nasady przy piaście, widok od tyłu.

39 – Łopaty śmigła odłamane u nasady przy piaście, widok od przodu.

40 – Elementy instalacji paliwowej na lewej burcie kabiny [foto: KPP Radomsko].



41 – Zbliżenie filtra paliwa – widoczne paliwo w filtrze.



42 – Zniszczona tablica przyrządów, widok od strony instalacji.

42 – Zniszczona tablica przyrządów, widok od strony kabiny. Zwraca uwagę uszkodzenie (z wyłamaniem przyrządów pilotażowych) charakterystyczne dla silnego uderzenia głową [foto: KPP Radomsko].

43, 44, 45, 46, 47, 48 – Przyrządy wyrwane z tablicy – kolejno od lewej do prawej: prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr, sztuczny horyzont, obrotomierz i wskaźnik EGT [foto: KPP Radomsko].

49 – Przyrządy kontroli silnika, pozostałe w tablicy – kolejno od lewej do prawej: termometr oleju, wskaźnik instalacji elektrycznej, wskaźnik paliwomierza i licznik motogodzin pracy silnika [foto: KPP Radomsko].

50 [K.Bodzak], 51 [PKBWL] – Dwa zdjęcia licznika motogodzin silnika, wykonane w różnych okresach. Po lewej zdjęcie wykonane 09 marca 2007 r. ze wskazaniem 0286.31, po prawej zdjęcie wykonane 30 kwietnia 2012 r. (w dzień po wypadku) ze wskazaniem 0535.71. Oznacza to, że w okresie od 09 marca 2007 r. do 29 kwietnia 2012 r. silnik samolotu przepracował 249.40 godzin. Można przyjąć, że odpowiada to ok.225 godzinom lotu.

Zdjęcia: PKBWL [o ile nie zaznaczono inaczej]

KONIEC