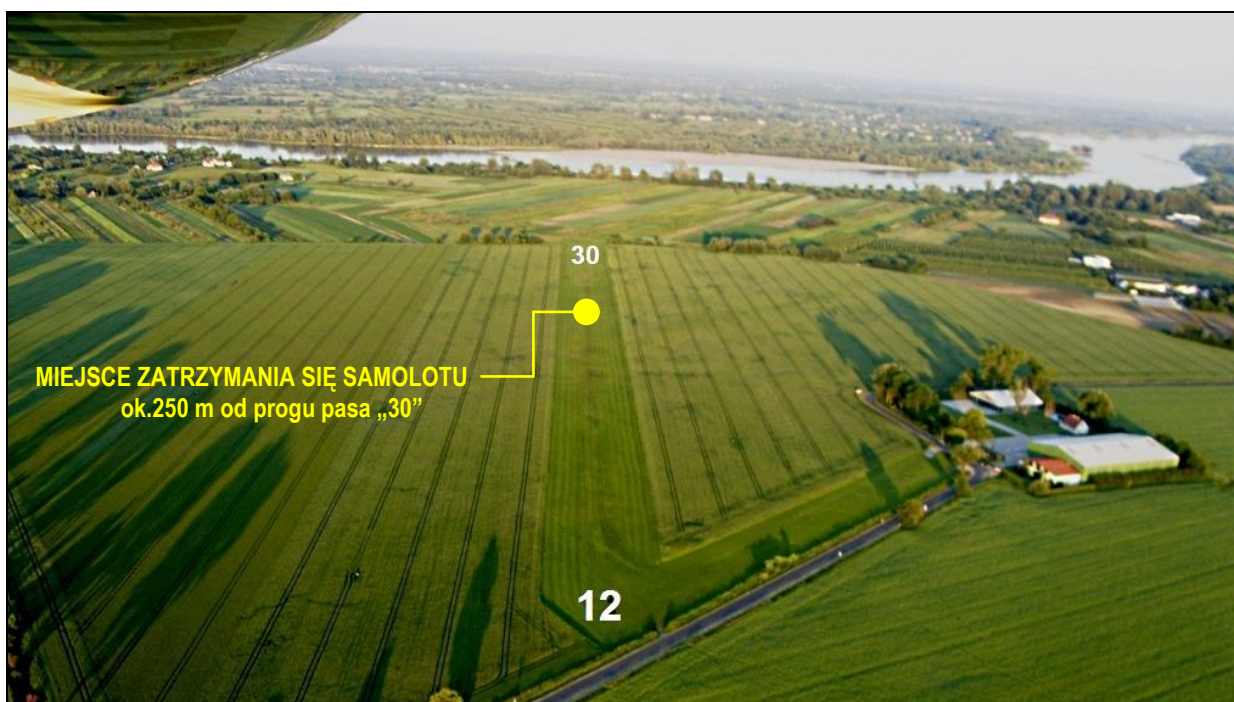


**ALBUM ILUSTRACJI**  
**z wypadku samolotu kat. Specjalny TS-8 Bies; SP-YBD**  
**10 kwietnia 2015 r., lądowisko Konstancin**



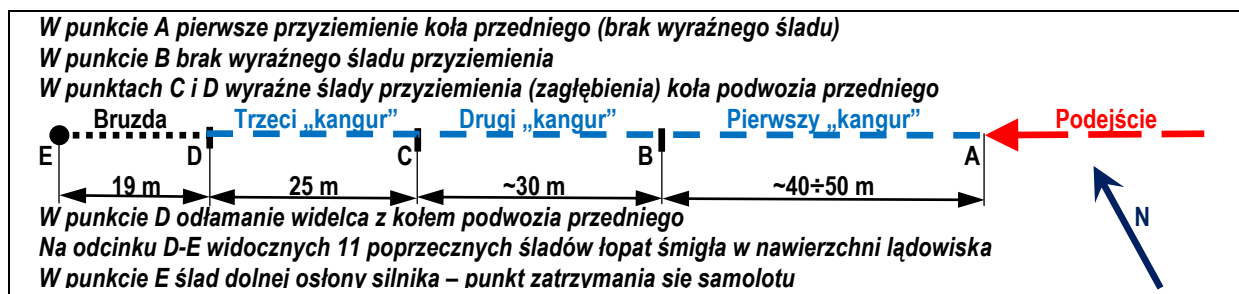
1 – Samolot kat. Specjalny TS-8 Bies SP-YBD sfotografowany w okresie poprzedzającym wypadek [fot. Maciej Goclon, <http://www.jasionka.net/zdjecie-329>].



2 – Zdjęcie lądowiska Konstancin wzdłuż osi pasa startowego, wykonane o zachodzie słońca w kierunku przeciwnym do kierunku lądowania samolotu TS-8 Bies SP-YBD 10 kwietnia 2015 r. [internet].



3 – Fotomapa lądowiska Konstancin – zaznaczone elementy sytuacyjne wypadku samolotu TS-8 Bies SP-YBD 10 kwietnia 2015 r. – podejście (linia przerywana), miejsce pierwszego przyziemienia z odbiciem przedniego podwozia (A), miejsce drugiego przyziemienia i odbicia przedniego podwozia (B), miejsce trzeciego przyziemienia i odbicia przedniego podwozia (C), miejsce czwartego przyziemienia i odłamania widelca z kołem podwozia przedniego (D), miejsce zatrzymania (E) oraz przybliżony kierunek padania promieni słonecznych (S) [podkład: geoportal].



4 – Szkic miejsca wypadku samolotu TS-8 Bies SP-YBD 10 kwietnia 2015 r.



## **FAZY LĄDOWANIA NA ZDJĘCIACH AMATORSKICH**



**5 – Końcowa faza podejścia [fot. Piotr Gliga].**



**6 – Tuż przed przyziemieniem [fot. Piotr Gliga].**





**7 – Przyziemienie na trzy koła – punkt A na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].**



**8 – Początek pierwszego odbicia przedniego koła – tuż za punktem A na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].**





9 – Pierwszy „kangur”(wznoszenie) – odcinek A-B na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].



10 – Pierwszy „kangur” (opadanie) – odcinek A-B na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].





11 – Pierwszy „kangur” (opadanie) – odcinek A-B na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].



12 – Drugi „kangur” (wznoszenie) – odcinek B-C tuż za punktem B na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].





13 – Drugi „kangur” (opadanie) – odcinek B-C na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].



14 – Trzeci „kangur” (zadarcie tuż po odbiciu) – odcinek C-D na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].





15 – Trzeci „kangur” (opuszczanie nosa po zdarciu) – odcinek C-D na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].



16 – Kontakt śmigła z nawierzchnią i rycie bruzdy przednim podwoziem po odłamaniu widelca z kołem – za punktem D na ilustracji 4 [fot. Piotr Gliga].

## USZKODZENIA SAMOLOTU



17 – Samolot po zatrzymaniu i opuszczeniu kabiny przez pilota [fot. Użytkownik samolotu].



18 – Samolot na miejscu zatrzymania. Widoczne uszkodzenia: zniszczone śmigło, uszkodzone podwozie przednie, wgniecenie na nosku lewego skrzydła po uderzeniu widelcem przedniego podwozia [fot. Użytkownik samolotu].





19 – Zbliżenie przedniej części kadłuba; dobrze widoczne zniszczone śmigło [fot.Użytkownik samolotu].





20 – Zdemontowane osłony silnika – widoczne uszkodzenia dolnej osłony.

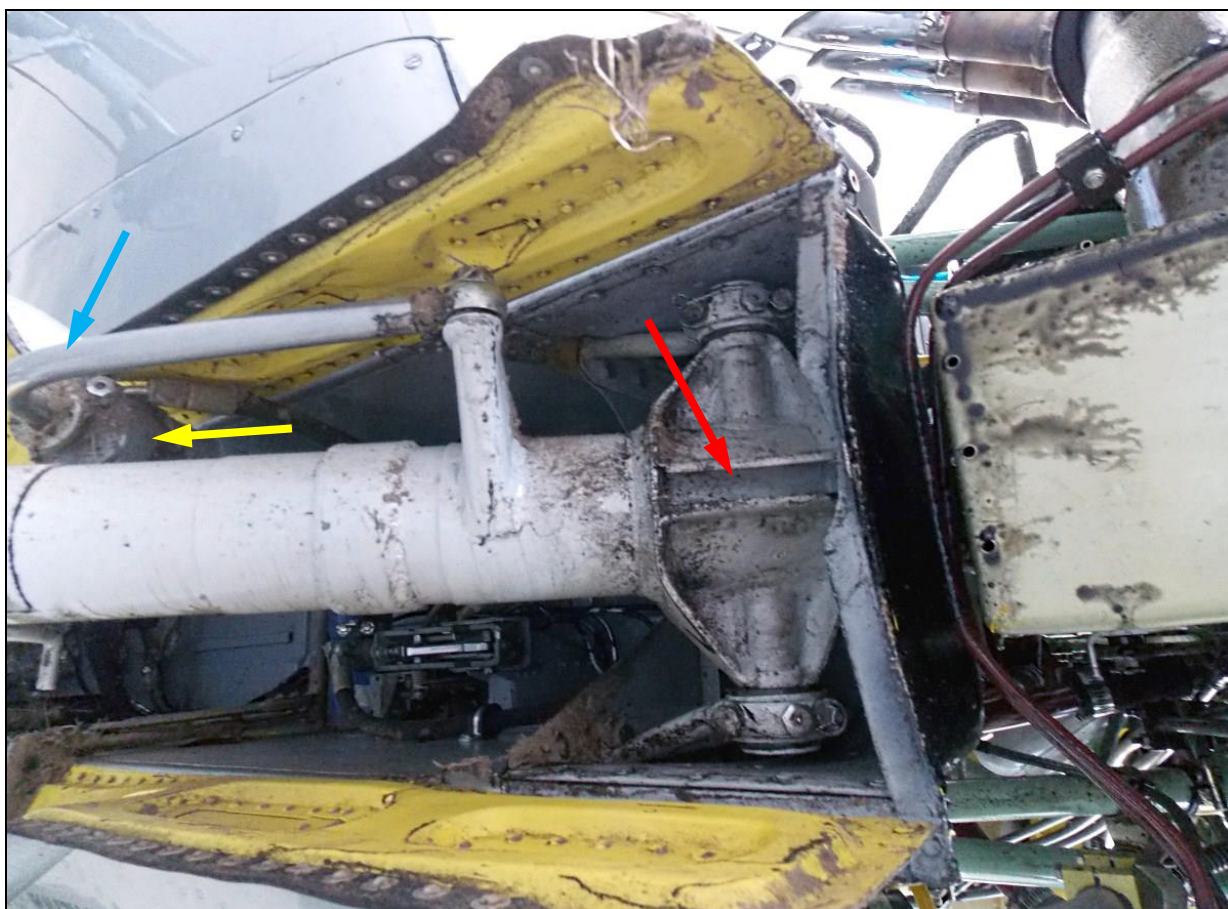


21, 22 – Odlamany od osi skrętu widelec przedniego podwozia z kołem i zbliżenie na zniszczoną spoinę łączącą widelec z osią skrętu.

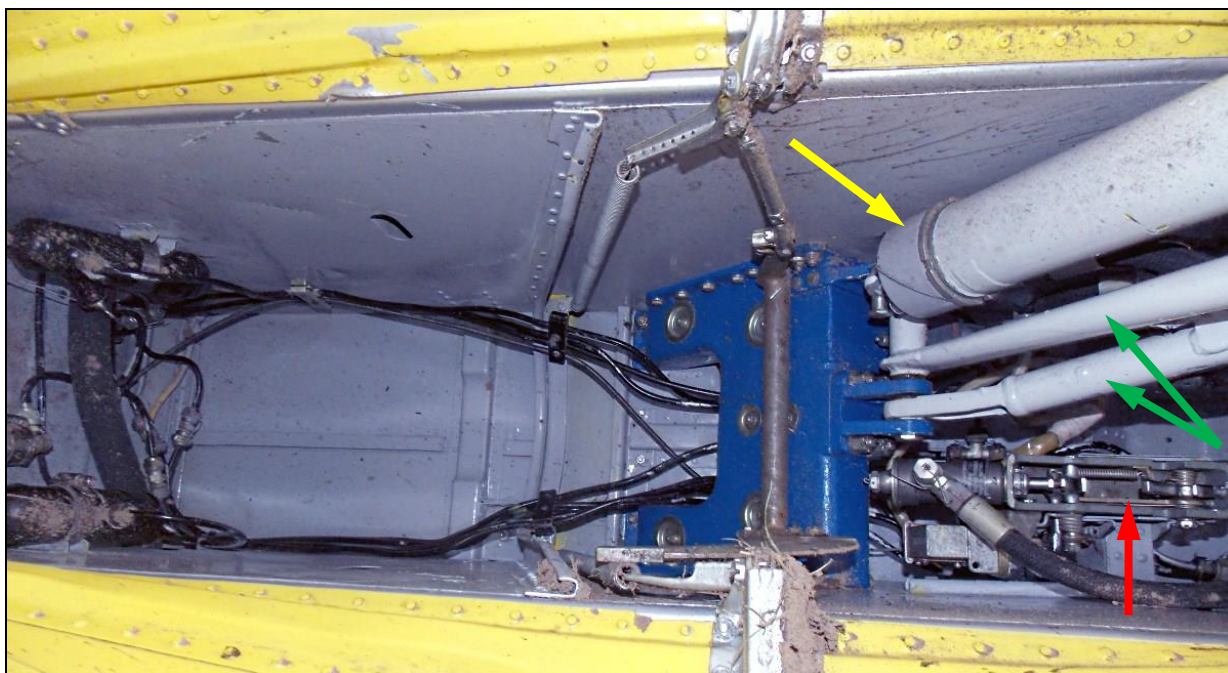




23 – Wgniecenie noska lewego skrzydła spowodowane uderzeniem odłamanej widelca podwozia przedniego [fot.Użytkownik samolotu].



24 – Wnęka podwozia przedniego przy ścianie ogniowej. Widoczny węzeł mocowania goleni przedniego podwozia do płotowca [strzałka czerwona] oraz pneumatyczny siłownik chowania i wypuszczania podwozia przedniego [strzałka żółta] ze zgiętym trzonem tłoka [strzałka niebieska].



25 – Tylna część wnęki podwozia przedniego. Widoczne elementy zastrzału podwozia [strzałki zielone], siłownik pneumatyczny chowania i wypuszczania [strzałka żółta] oraz zamek utrzymujący podwozie przednie w położeniu zamkniętym [strzałka czerwona].

Zdjęcia i ilustracje: PKBWL [o ile nie zaznaczono inaczej]

**KONIEC**