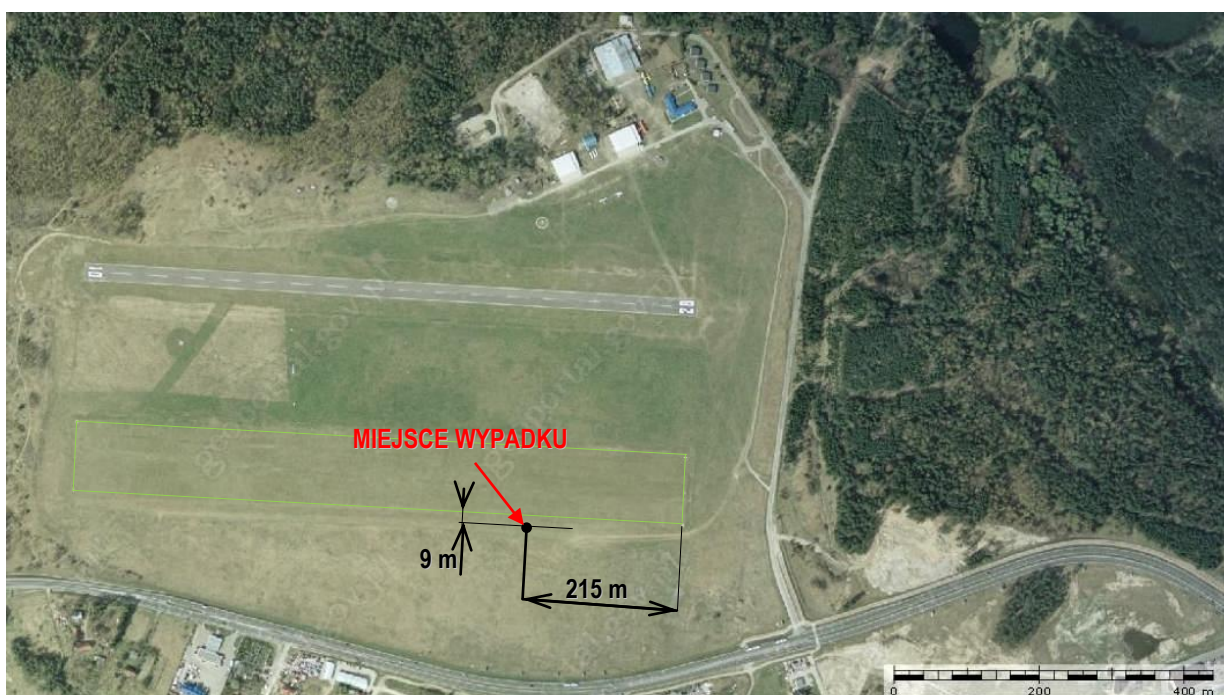


ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku szybowca SZD-50-3 Puchacz; SP-3354
28 czerwca 2009 r., lotnisko Dajtki k/Olsztyna (EPOD)

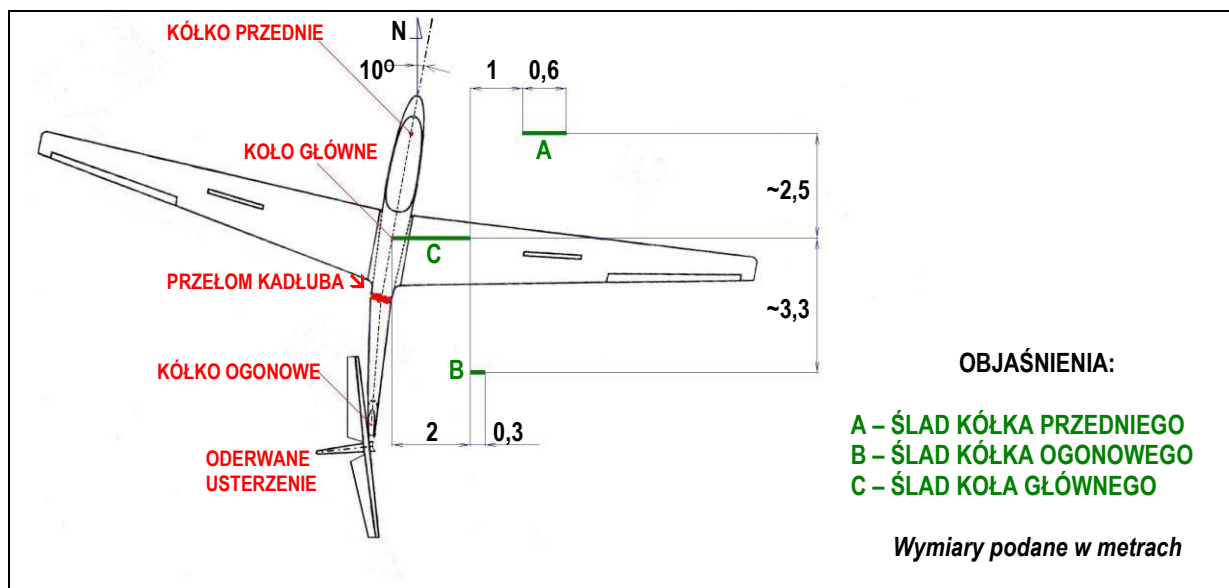


1 – Szybowiec SZD-50-3 Puchacz SP-3354 sfotografowany w okresie poprzedzającym wypadek na lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego Dajtki k/Olsztyna [foto: Internet, T.Janiak].



2, 3 – Zdjęcia lotnicze lotniska Dajtki k/Olsztyna z naniesionymi elementami sytuacyjnymi wypadku [geoportal, AWM]





4 – Szkic miejsca wypadku z zaznaczonym położeniem uszkodzonego szybowca i rozmieszczeniem śladów przyziemienia podwozia z trawersem.

Współrzędne miejsca wypadku (punkt odpowiadający położeniu koła głównego) : N53°46'15,52" / E020°24'56,98".



5 – Ogólny widok szybowca na miejscu wypadku; na pierwszym planie widoczny ślad kółka przedniego [AWM].



6 – Ogólny widok uszkodzonego szybowca, prawa strona, przód [AWM].



7 – Ogólny widok uszkodzonego szybowca, prawa strona, tył [AWM].



8 – Ogólny widok uszkodzonego szybowca, lewa strona [AWM].



9 – Ogólny widok uszkodzonego szybowca z przodu [AWM].



10 – Ogólny widok uszkodzonego szybowca z tyłu [AWM].



11 – Zbliżenie na oderwane od kadłuba usterzenie [AWM].



12 – Belka ogonowa, przełamana za skrzydłami i uszkodzona końcówka lewego segmentu steru wysokości [AWM].



13 – Tylny sworzeń montażowy prawego skrzydła na kadłubie – widoczne pęknięcia materiału kompozytowego wokół obsady sworznia [AWM].



14 – Dolna krawędź otworu na dźwigar skrzydła po prawej stronie kadłuba – widoczne pęknięcia pokrycia lakierniczego, sygnalizujące możliwość pęknięcia materiału [AWM].



15 – Nosek kadłuba z przodu, widoczne pęknięcia pokrycia kadłuba po prawej stronie przy zamocowaniu przedniego kółka [AWM].



16 – Pęknięcia pokrycia kadłuba po prawej stronie przy zamocowaniu przedniego kółka [AWM].



17 – Pęknięcia pokrycia kadłuba po lewej stronie przy zamocowaniu podwozia głównego [AWM].



18, 19 – Stan koła i wahacza podwozia głównego – widoczne spękania pokrycia lakierniczego na pręcie kratownicy wahacza mogą świadczyć o wyraźnym odkształceniu lub nawet jego pęknięciu [AWM].



20 – Przełom kadłuba za skrzydłami, widok od góry [AWM].



21 – Przełom kadłuba za skrzydłami, widok z lewej strony [AWM].



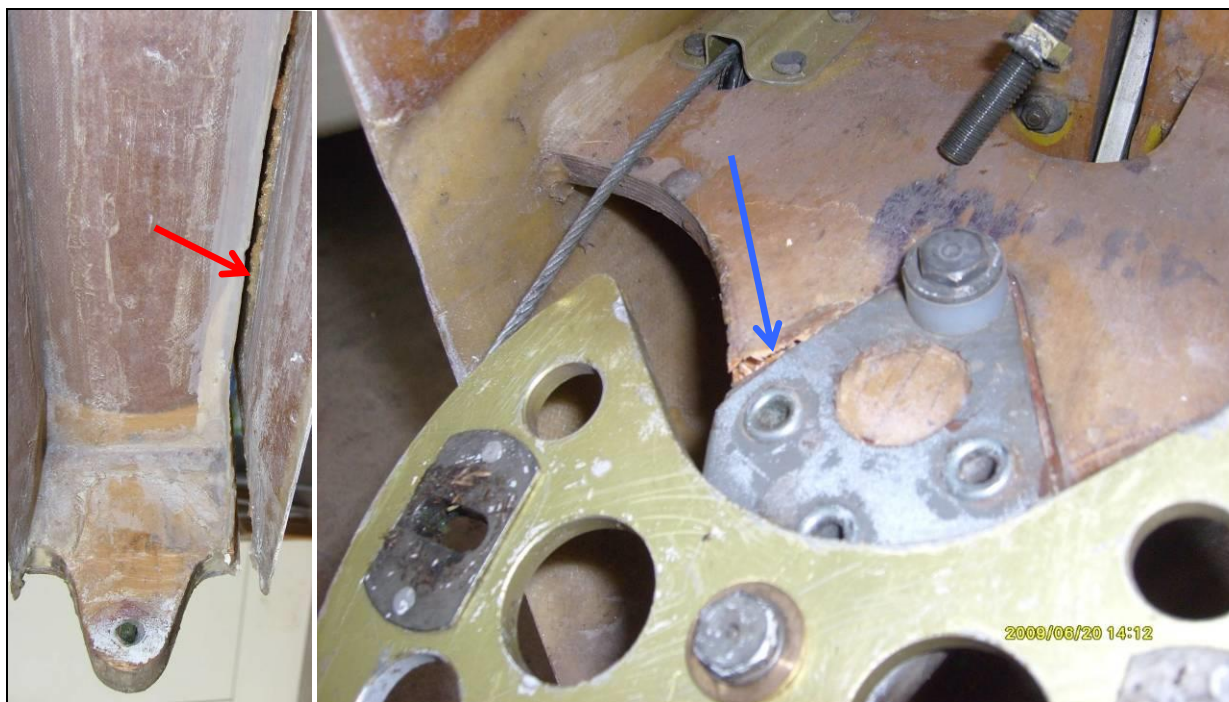
22 – Przełom kadłuba za skrzydłami, widok z prawej strony [AWM].



23 – Wnętrze kadłuba w rejonie przełomu.



24, 25 – Przełom statecznika pionowego z lewej i prawej strony [AWM, PKBWL].



26, 27 – Dolna część dźwigara statecznika pionowego z dolnym zawieszeniem steru kierunku (na fot.26 po demontażu wszystkich elementów). Widoczne oddzielenie prawego pokrycia (wskazane strzałką czerwoną) oraz złamanie żeberka zawieszenia steru kierunku (wskazane strzałką niebieską) [PKBWL].



28 – Odłamana górna część statecznika pionowego pokazana od strony przełomu – tył żebra nasadowego [PKBWL].



29 – Odłamana górna część statecznika pionowego pokazana od strony przełomu – przód żebra nasadowego [PKBWL].



30, 31 – Uszkodzenie końcówki lewego segmentu steru wysokości, widoczne rozdarcie pokrycia wzdłuż spływu [PKBWL].

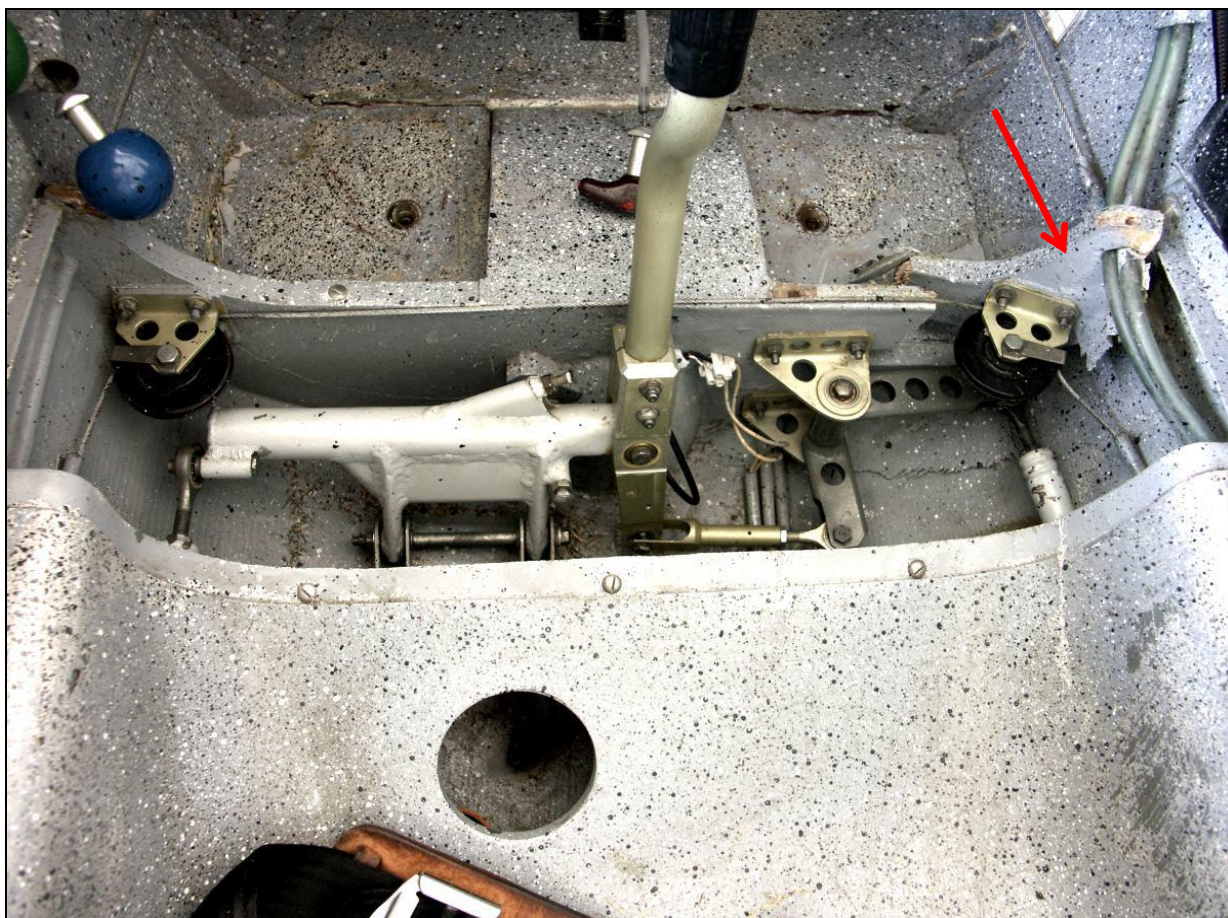


32 – Ster kierunku – uszkodzenie górnego zawiasu [PKBWL].

33 – Ster kierunku – uszkodzenie dolnego zawiasu [PKBWL].



34 – Ster kierunku – uszkodzenie pokrycia z tkaniny przy nosku między zawiasami [PKBWL].



35 – Uszkodzenia struktury, widoczne w przedniej kabine (pęknięcia przy klejeniach podłogi, złamana półwrga po prawej stronie) [PKBWL].



36 – Uszkodzenia struktury, widoczne w przedniej kabine – zbliżenie złamanej półwrgi po prawej stronie [PKBWL].

[ilustracje: Internet, Aeroklub Warmińsko-Mazurski – AWM, PKBWL, geoportal]

KONIEC