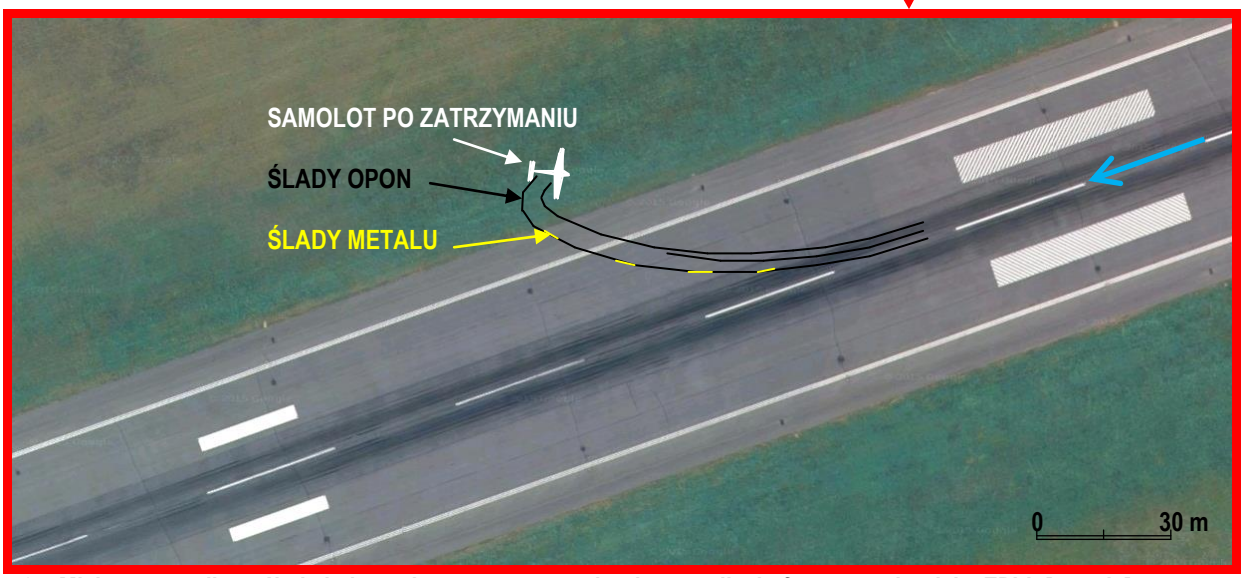
ALBUM ILUSTRACJI

z wypadku samolotu Tecnam P2002-JF; SP-TWY

16 czerwca 2015 r., lotnisko Łódź-Lublinek [EPLL]

1 – Lotnisko Łódź-Lublinek, zaznaczony rejon wypadku [google].



2 – Miejsce wypadku – ślady lądowania zaznaczone na lotniczym zdjęciu fragmentu lotniska EPLL [google].

3, 4 – Ślady lądowania na asfaltobetonowej nawierzchni pasa startowego [foto: Bartolini Air].

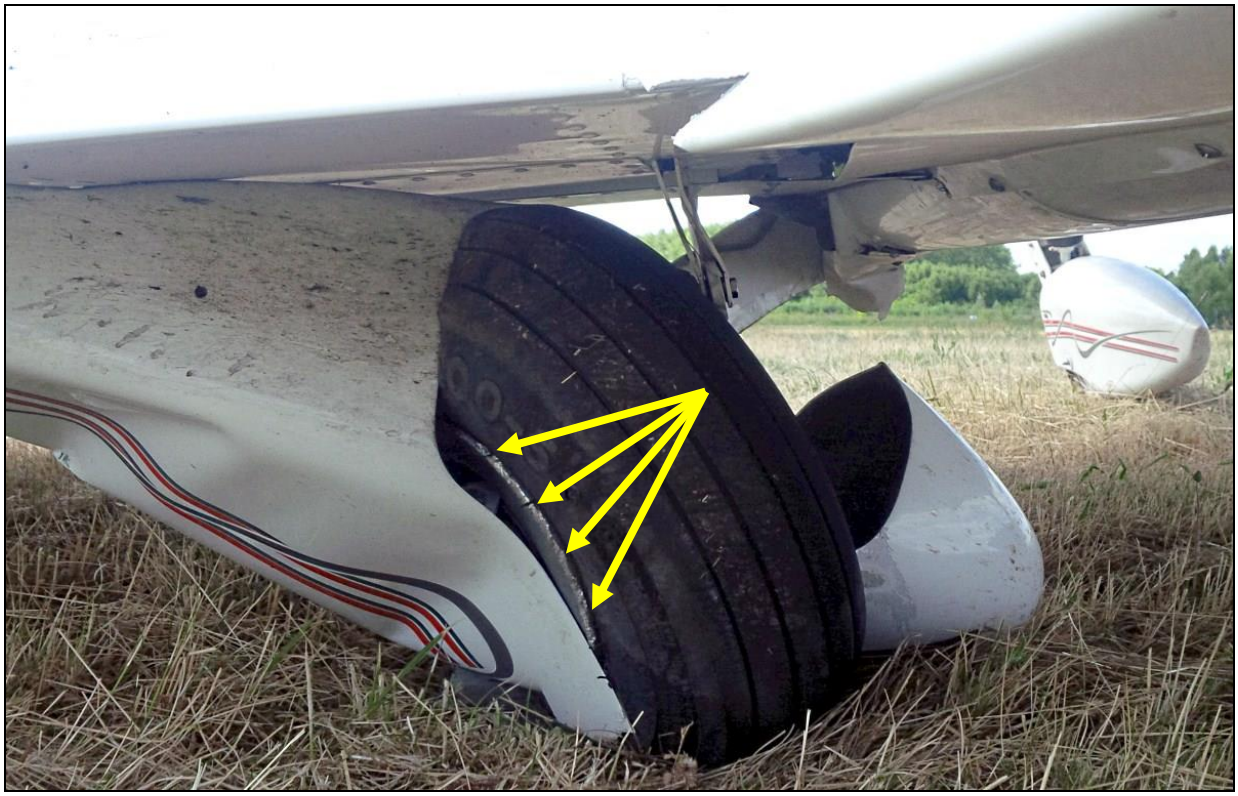
5, 6 – Ślady lądowania na asfaltobetonowej nawierzchni pasa startowego i w trawie obok pasa [foto: Bartolini Air].

7 – Samolot po lądowaniu i zatrzymaniu, widok od przodu [foto: Bartolini Air].

8 – Samolot po lądowaniu, przygotowywany do ściągnięcia z miejsca zatrzymania [foto: Bartolini Air].

9 – Deformacja górnego pokrycia klapy lewego skrzydła wskutek kontaktu z wyłamywanym podwoziem [foto: Bartolini Air].

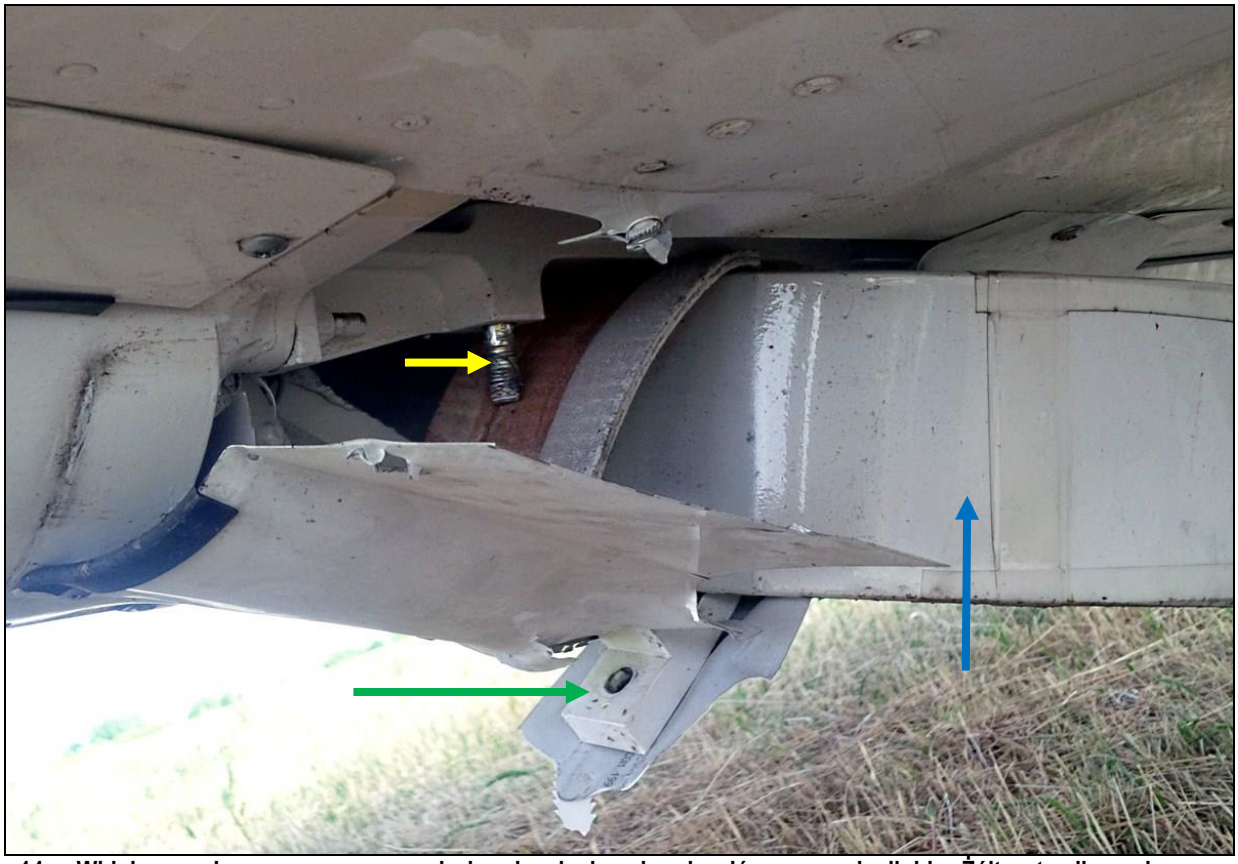
10 – Wyłamane i podwinięte lewe podwozie główne, widok ogólny od przodu [foto: Bartolini Air].



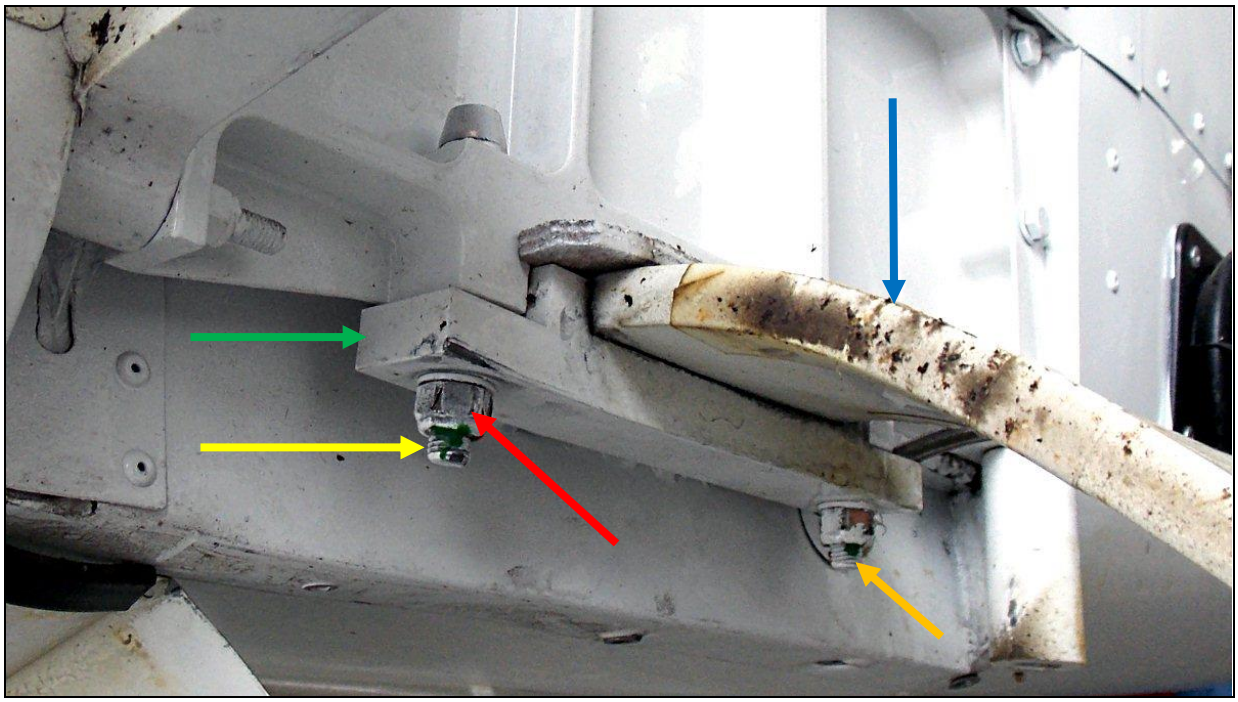
11 – Wyłamane lewe podwozie główne, widok ogólny od tyłu. Widoczne uszkodzenia owiewki i krawędzi obręczy koła [foto: Bartolini Air].

12 – Zniekształcona konsola lewej klapy, usytuowana najbliżej kadłuba [foto: Bartolini Air].

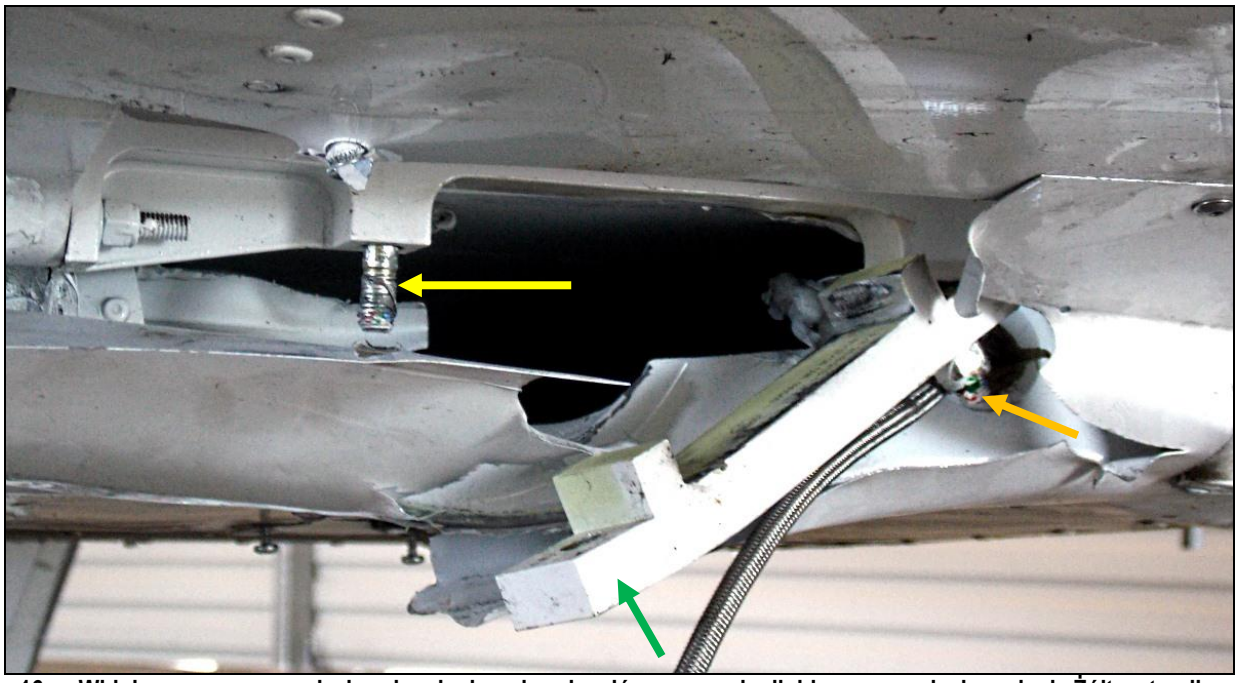
13 – Widok na zamocowanie lewej goleni podwozia głównego w kadłubie. Strzałką wskazany sworzeń, z którego została zerwana nakrętka. Resztki materiału nakrętki widoczne w rowkach gwintu sworznia [foto: Bartolini Air].



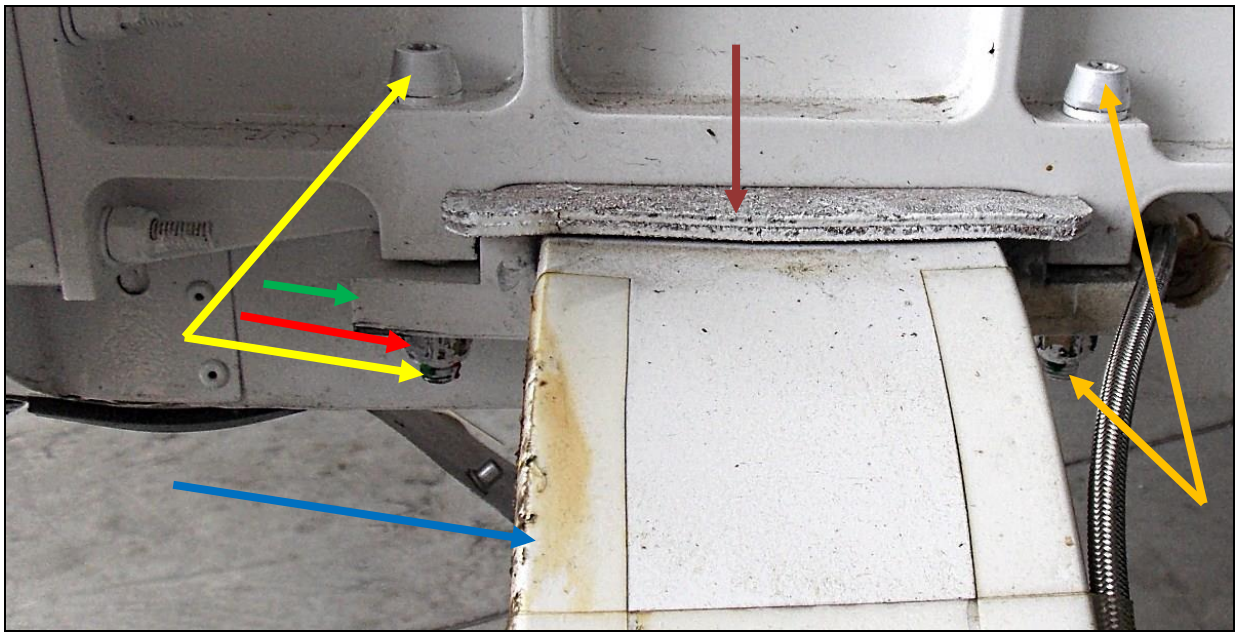
14 – Widok na zniszczone zamocowanie lewej goleni podwozia głównego w kadłubie. Żółtą strzałką wskazany przedni sworzeń, z którego została zerwana nakrętka, zieloną – nakładka dociskowa, niebieską – wyłamana goleń podwozia, zasłaniająca tylny sworzeń zamocowania [foto: Bartolini Air].



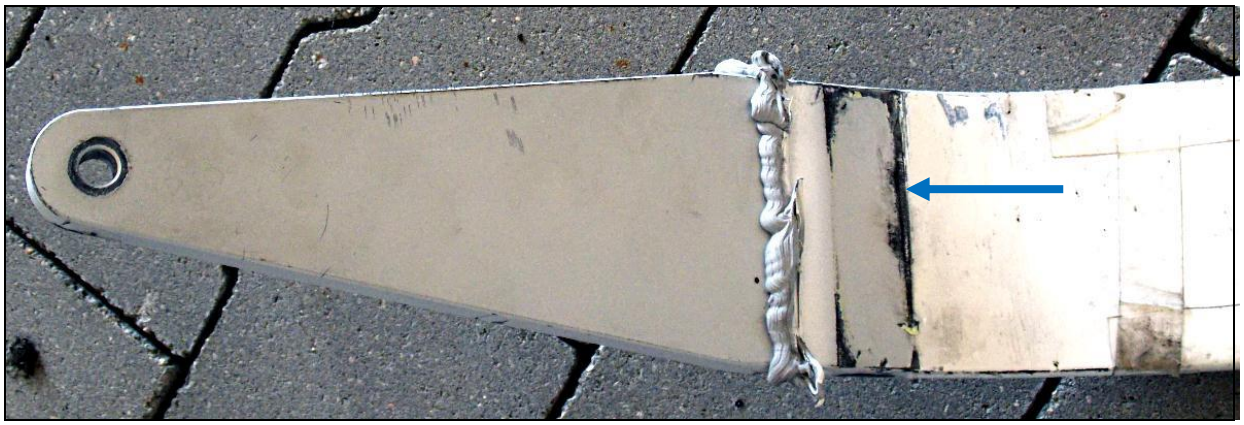
15 – Widok na zamocowanie lewej goleni podwozia głównego w kadłubie na innym, nieuszkodzonym samolocie tego samego typu. Żółtą strzałką wskazany przedni sworzeń, z którego została zerwana nakrętka, czerwoną – zerwana nakrętka sworznia, zieloną – nakładka dociskowa, niebieską – goleń podwozia w prawidłowym położeniu, pomarańczową – tylny sworzeń zamocowania.



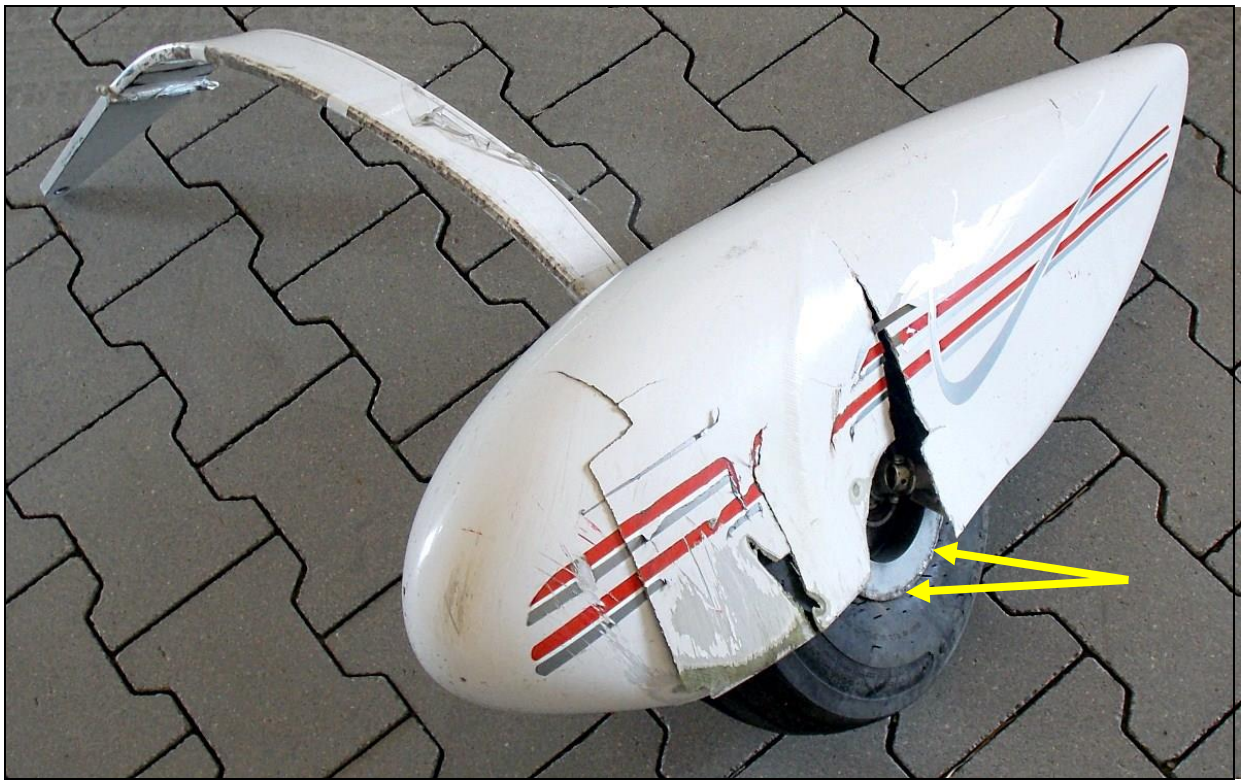
16 – Widok na zamocowanie lewej goleni podwozia głównego w kadłubie po usunięciu goleni. Żółtą strzałką wskazany przedni sworzeń, z którego została zerwana nakrętka, zieloną – nakładka dociskowa, pomarańczową – zgięty tylny sworzeń zamocowania. Resztki materiału zerwanej nakrętki widoczne w rowkach gwintu sworznia.



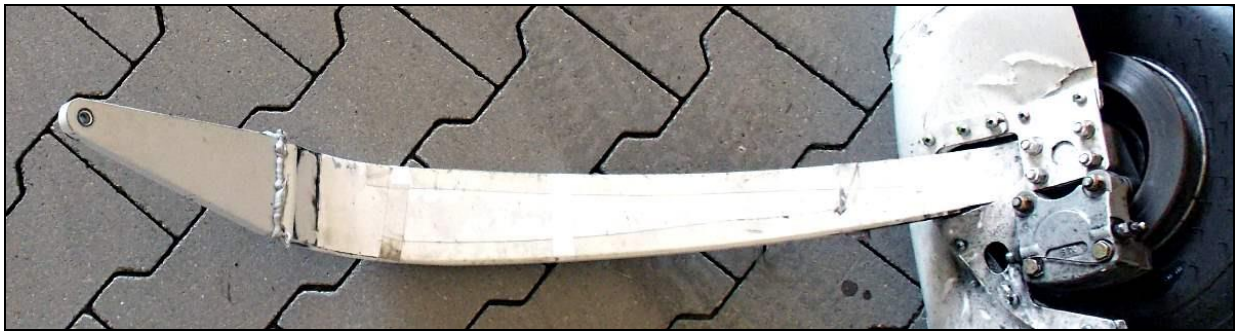
17 – Widok na zamocowanie lewej goleni podwozia głównego w kadłubie na innym, nieuszkodzonym samolocie tego samego typu. Żółtą strzałką wskazany przedni sworzeń, z którego została zerwana nakrętka, czerwoną – zerwana nakrętka sworznia, zieloną – nakładka dociskowa, niebieską – goleń podwozia w prawidłowym położeniu, pomarańczową – tylny sworzeń zamocowania. Brązową strzałką wskazana skórzana podkładka między okuciem na kadłubie a golenią podwozia.



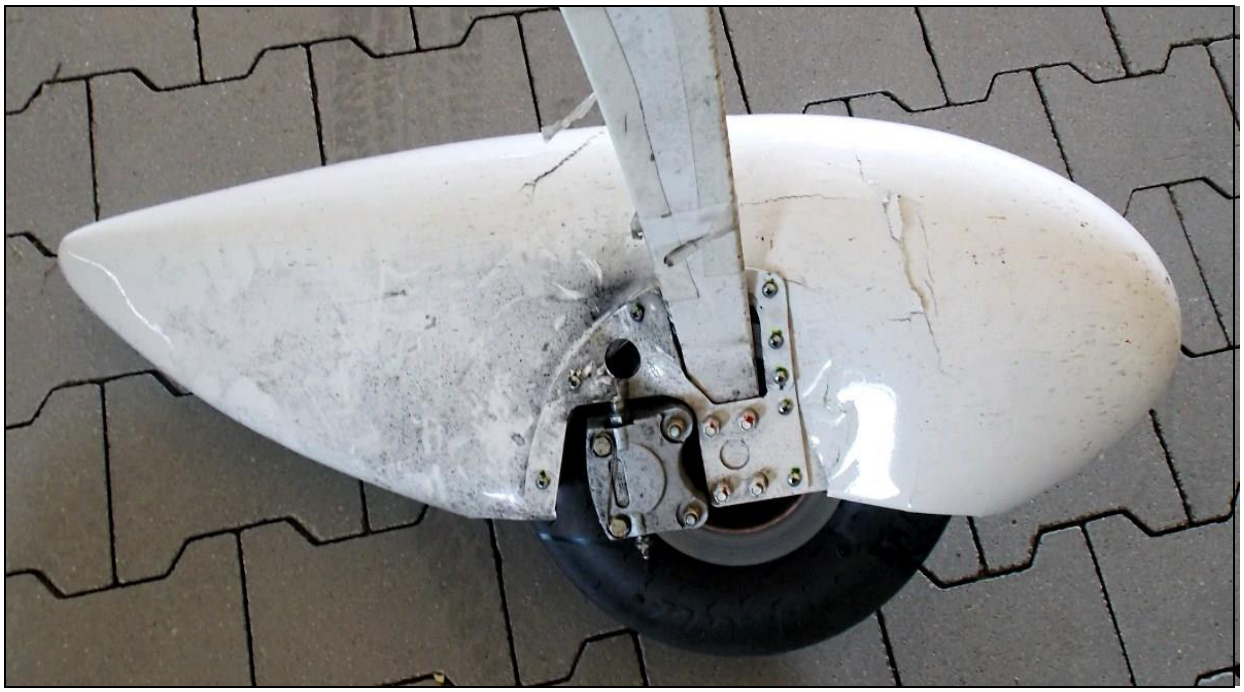
18 – Lewa goleń podwozia od spodu. Dobrze widoczny ślad po nakładce dociskowej (niebieska strzałka). W otworze na końcu goleni znajdował się trzeci, środkowy sworzeń mocowania do kadłuba, wyrwany podczas wypadku.



19 – Wyłamane lewe podwozia główne, widok ogólny. Widoczne zniszczenia owiewki i obrzeża obręczy koła.

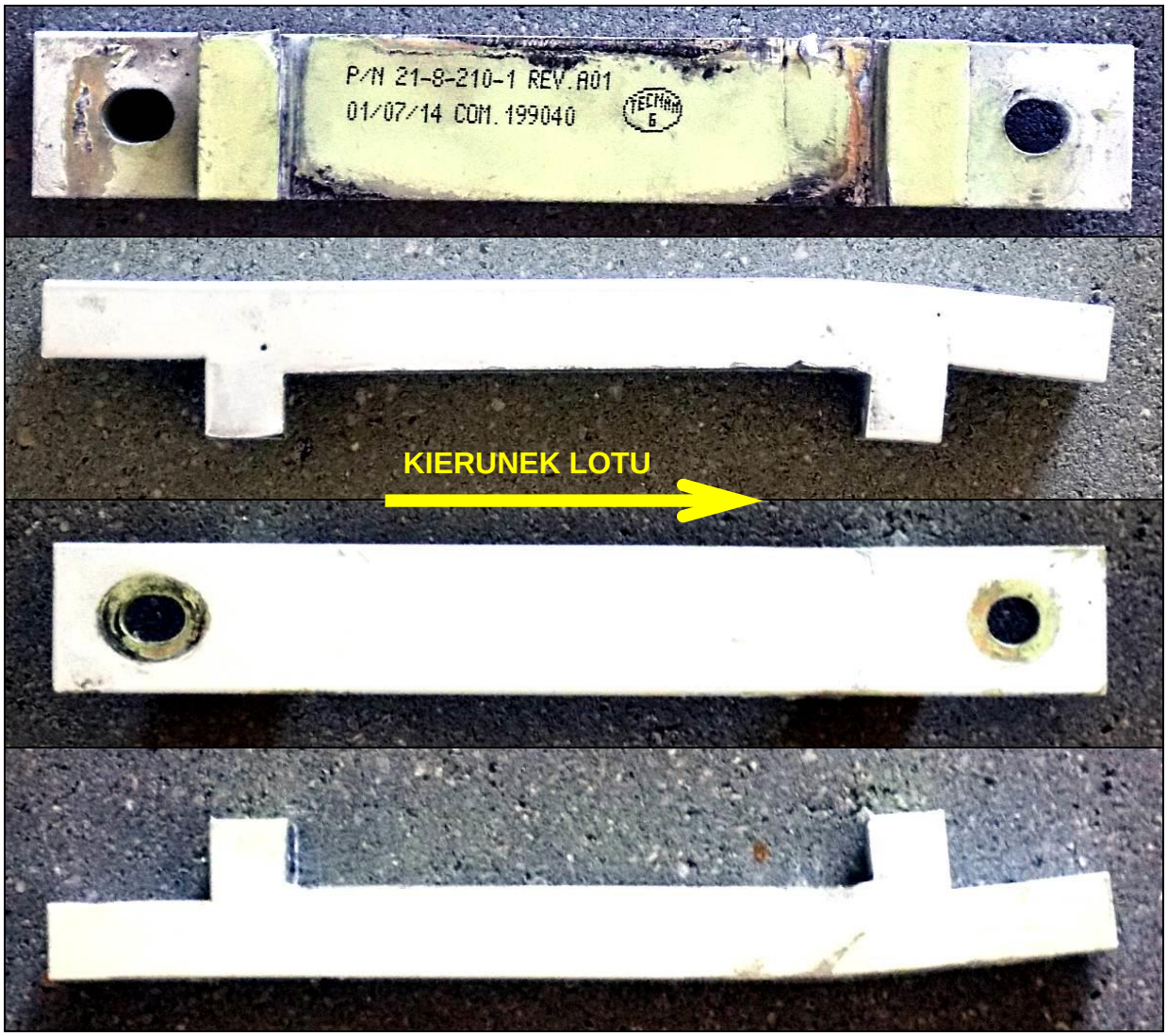


20 – Wyłamane lewe podwozia główne, widok ogólny od strony wewnętrznej. Pokazana cała goleń sprężysta i widoczne zniszczenia owiewki koła. Przewód hamulcowy został odkręcony.

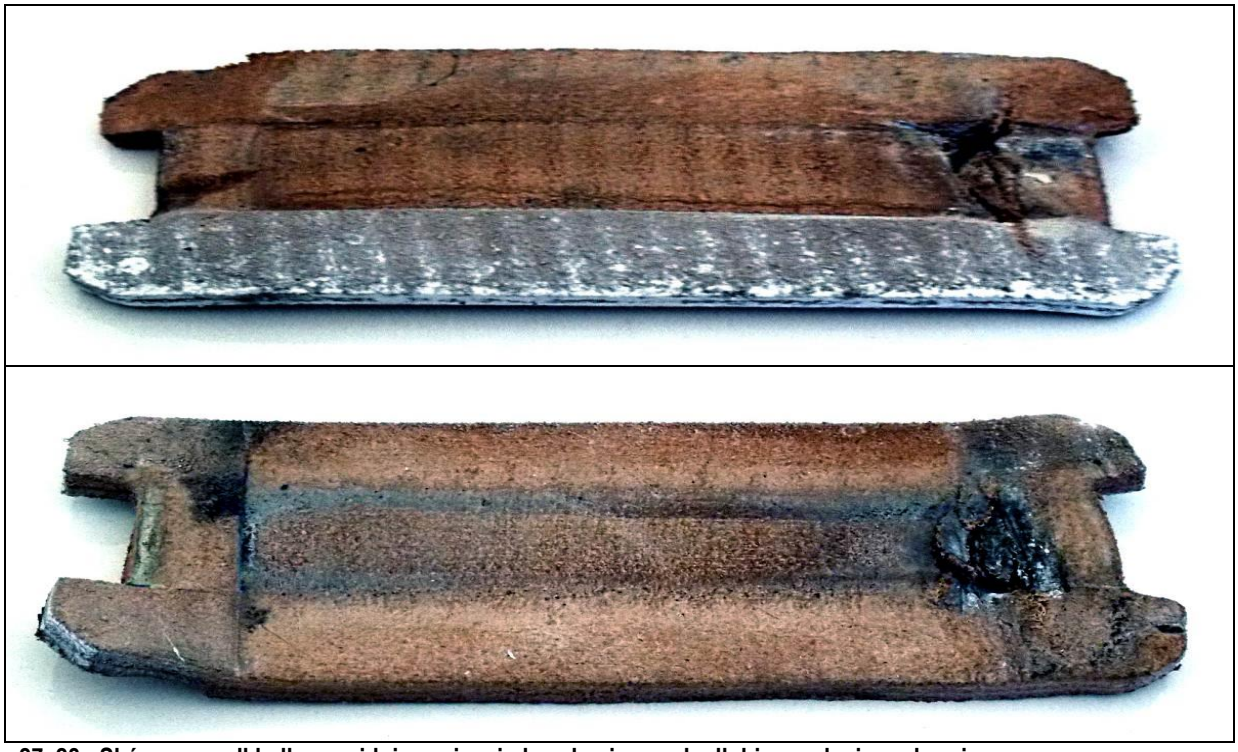


21 – Wyłamane lewe podwozia główne, widok od strony wewnętrznej. Widoczne zniszczenia owiewki koła. Przewód hamulcowy odkręcony.

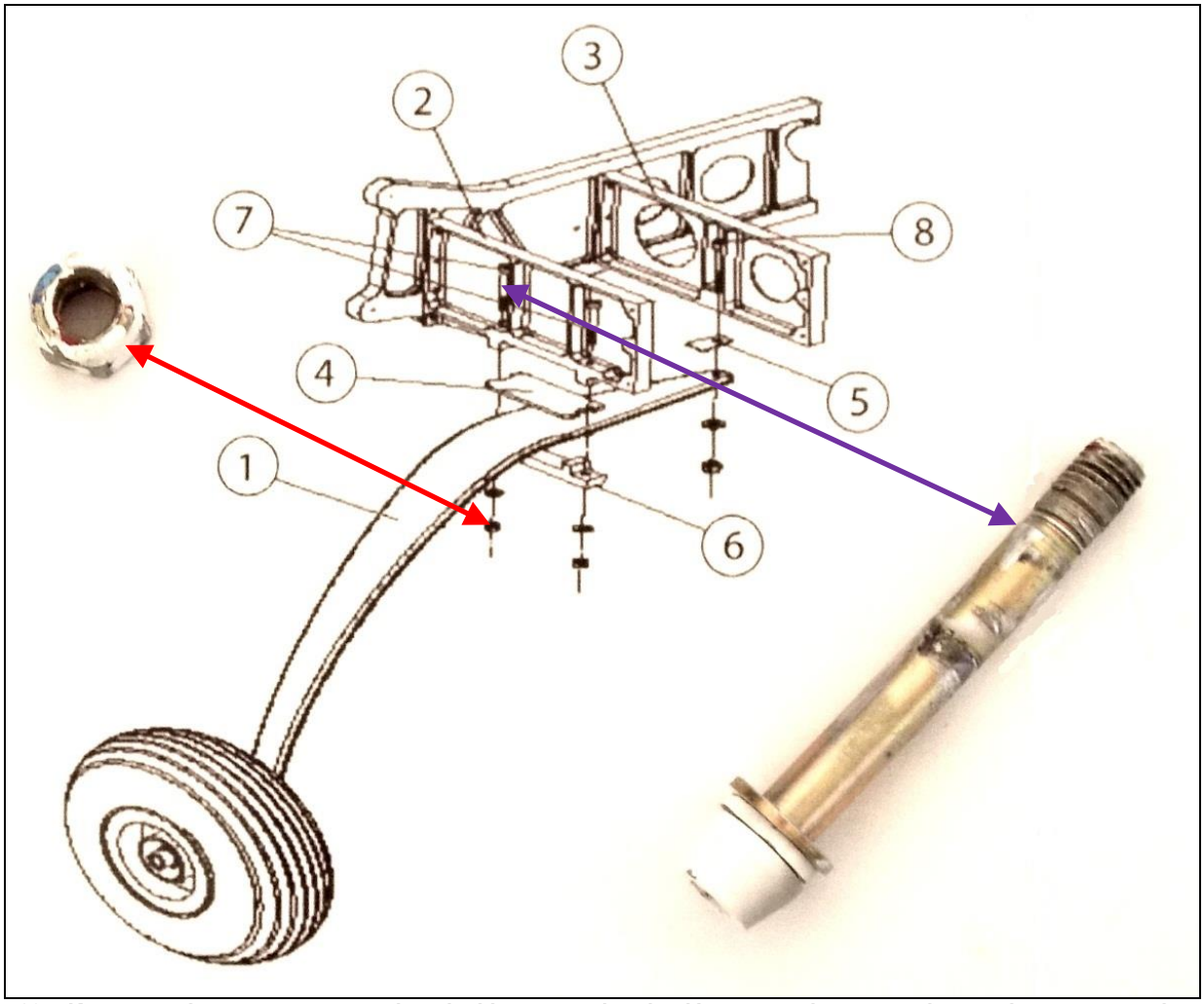
22 – Lewa goleń podwozia od góry – końcówka od strony zamocowania do kadłuba. W otworze na końcu goleni znajdował się trzeci, środkowy sworzeń mocowania do kadłuba, wyrwany podczas wypadku.



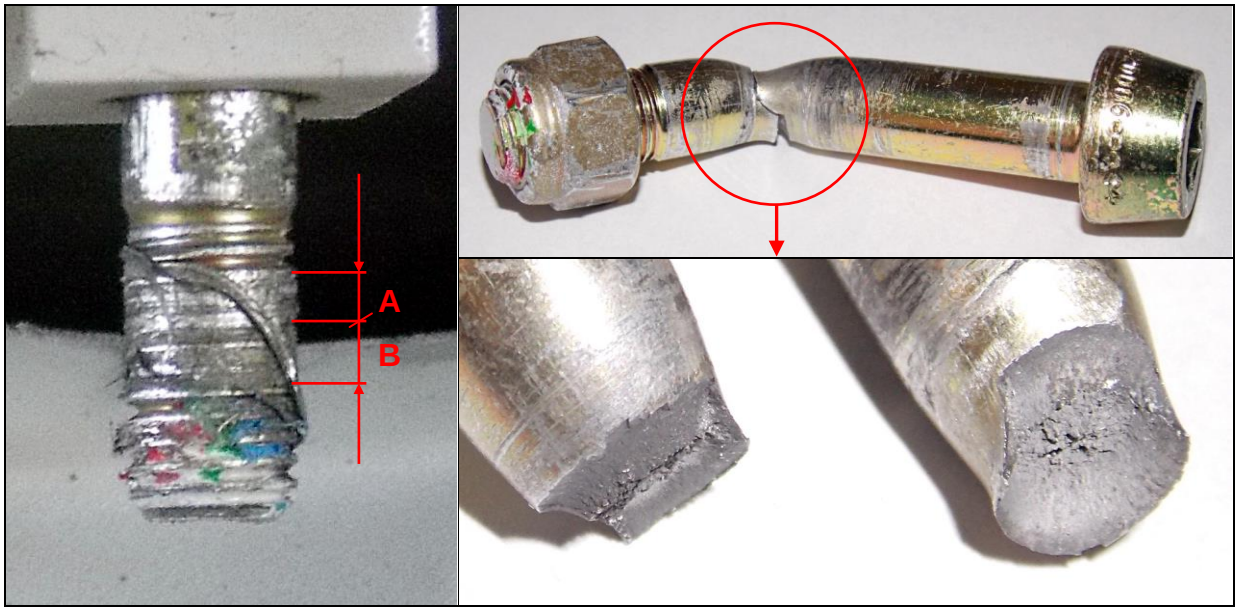
23, 24, 25, 26 – Nakładka dociskowa wyłamanej lewej goleni podwozia – widok z czterech stron.



27, 28 - Skórzana podkładka, znajdująca się między okuciem na kadłubie a golenią podwozia.



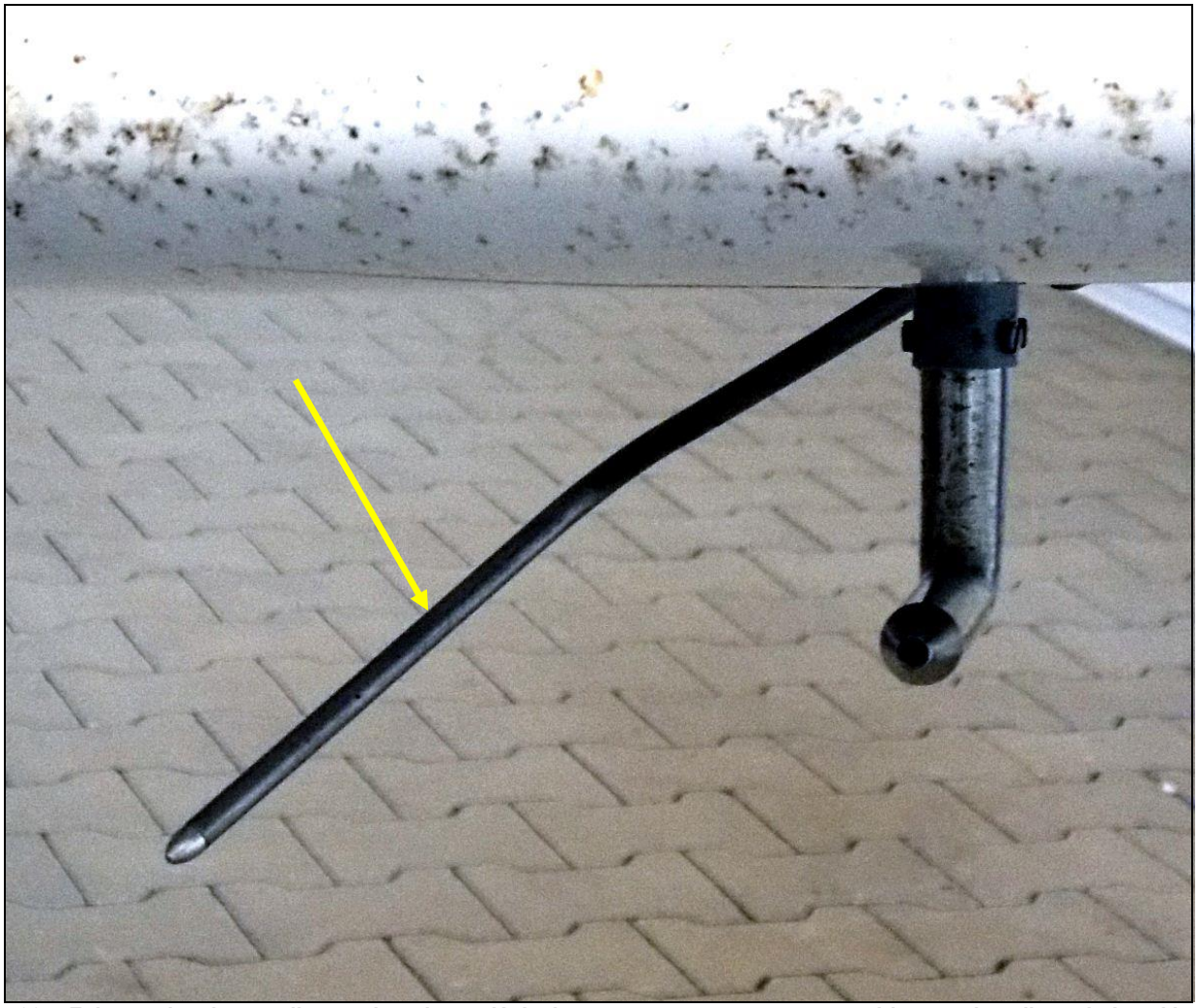
29 – Krytyczne elementy zamocowania goleni lewego podwozia głównego, pokazane na tle rysunku zamocowania. Fioletową strzałką wskazany przedni sworzeń mocowania ze śladami materiału zerwanej nakrętki w rowkach gwintu, czerwoną – nakrętka sworznia (identyczna, jak zerwana, lecz pochodząca z innego sworznia).



30, 31, 32 – Z lewej: zbliżenie na gwint przedniego sworznia mocowania goleni – widoczne resztki materiału nakrętki (metalu na odcinku A i plastikowej wkładki na odcinku B); z prawej: u góry - zniszczony wskutek wypadku trzeci, środkowy sworzeń mocowania goleni do kadłuba – na ilustracji 29 powyżej oznaczony numerem ⑧; u dołu – zbliżenie na przełom tego sworznia.

33, 34, 35 – Starcia bieżnika opony koła lewego podwozia głównego, powstałe wskutek wypadku.

36, 37 – Tablica przyrządów samolotu po wypadku [foto: Bartolini Air].



38 – Zgięta wskutek wypadku sonda poboru ciśnienia statycznego, umocowana pod lewym skrzydłem obok rurki Pitota.

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

K O N I E C