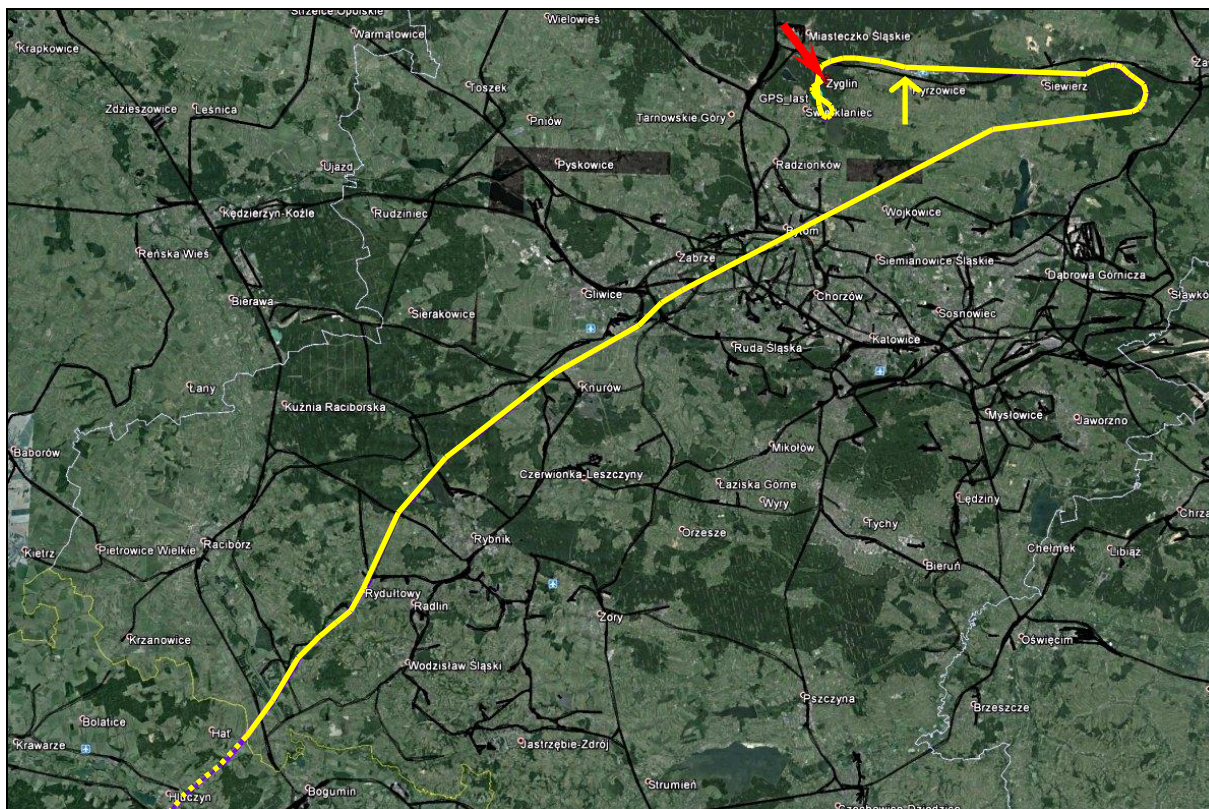
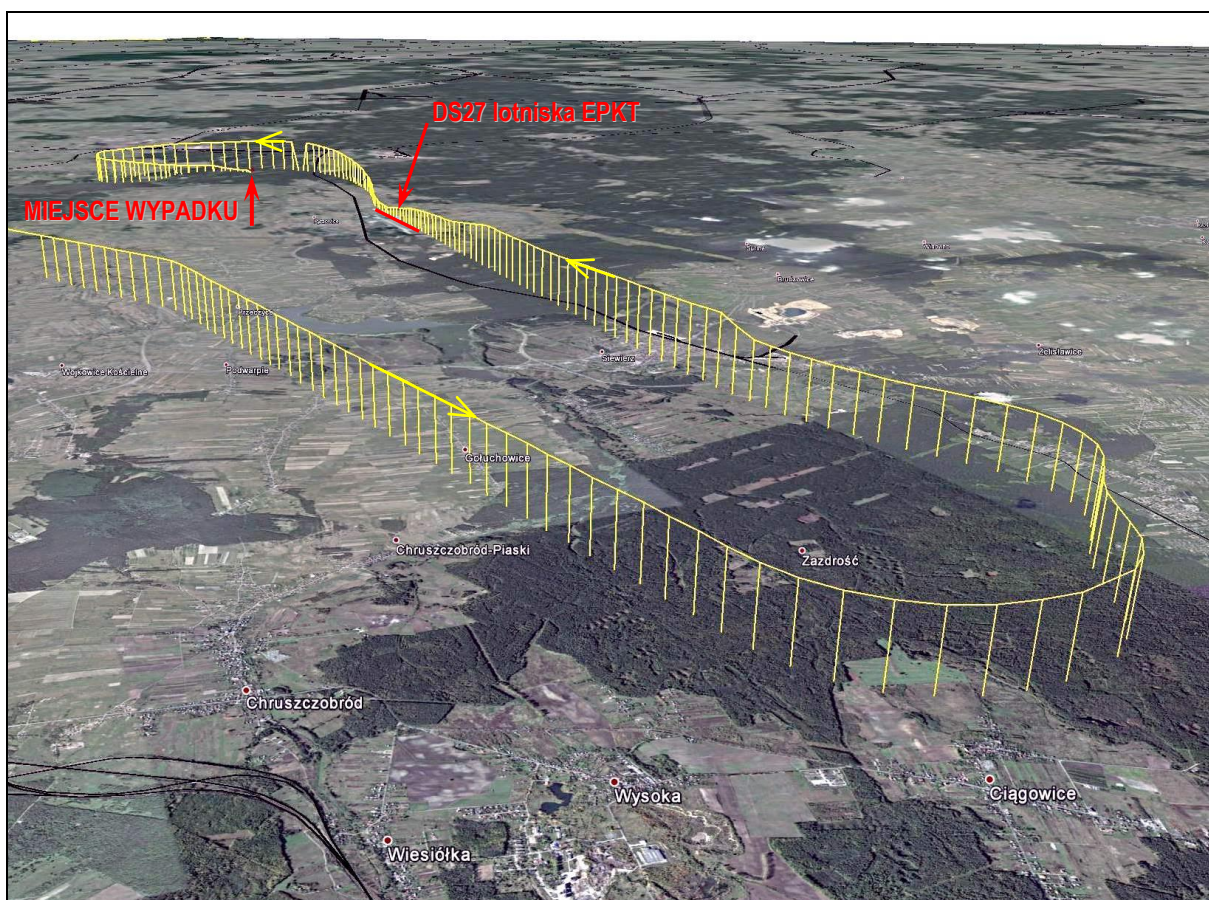


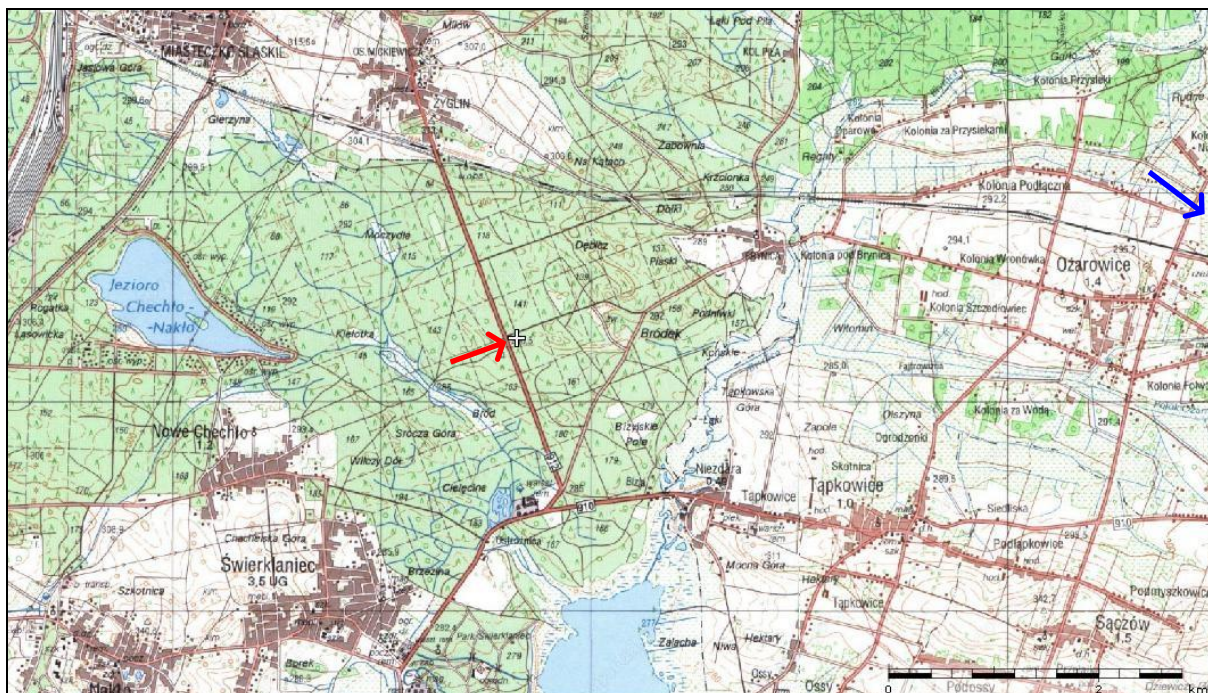
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu Cirrus SR22; SP-IKP
13 listopada 2011 r., Żyglin



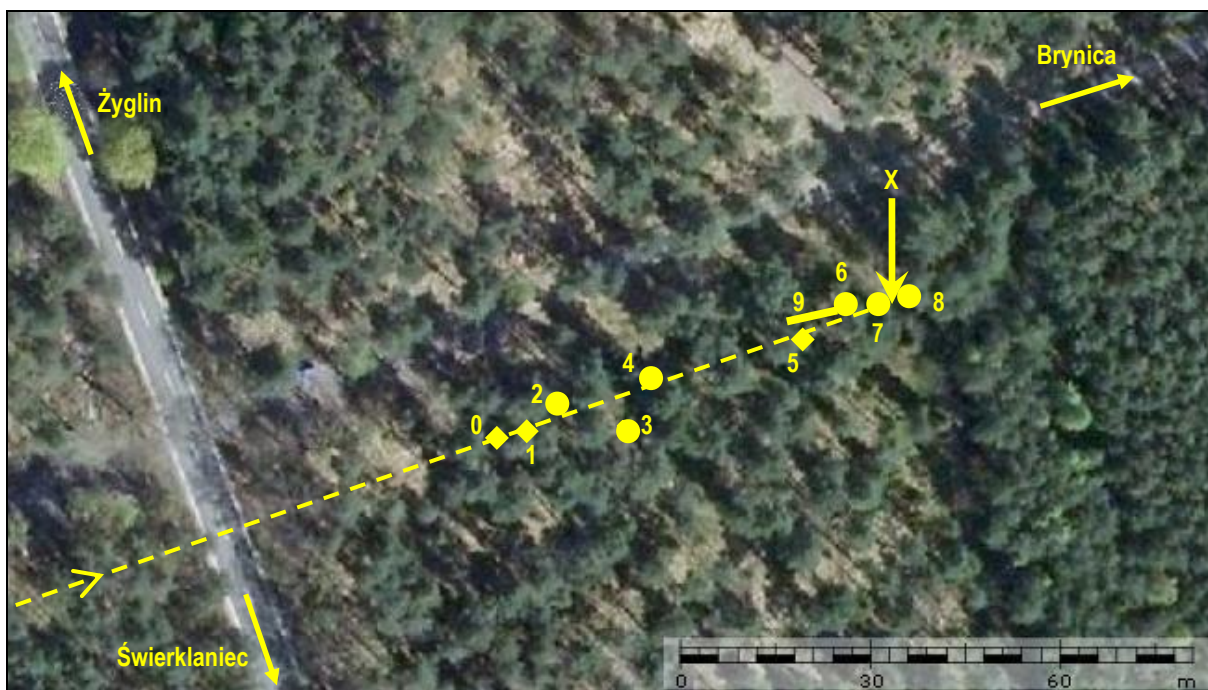
1 – Trasa lotu samolotu po przekroczeniu granicy Czecha-Polska. Miejsce wypadku zaznaczone czerwoną strzałką, żółta strzałka wskazuje położenie lotniska EPKT [tło: Google Earth].



2 – Trajektoria ostatniego odcinka trasy lotu, pokazująca nieudane podejście wg ILS do DS27 lotniska EPKT oraz odejście na drugi krąg i dołot do miejsca wypadku [tło: Google Earth].



3 – Miejsce wypadku, zaznaczone krzyżykiem na mapie topograficznej okolicy. Czerwoną strzałką zaznaczony kierunek ostatniego odcinka lotu, niebieską – zachodni próg pasa lotniska EPKT. [geoportal]



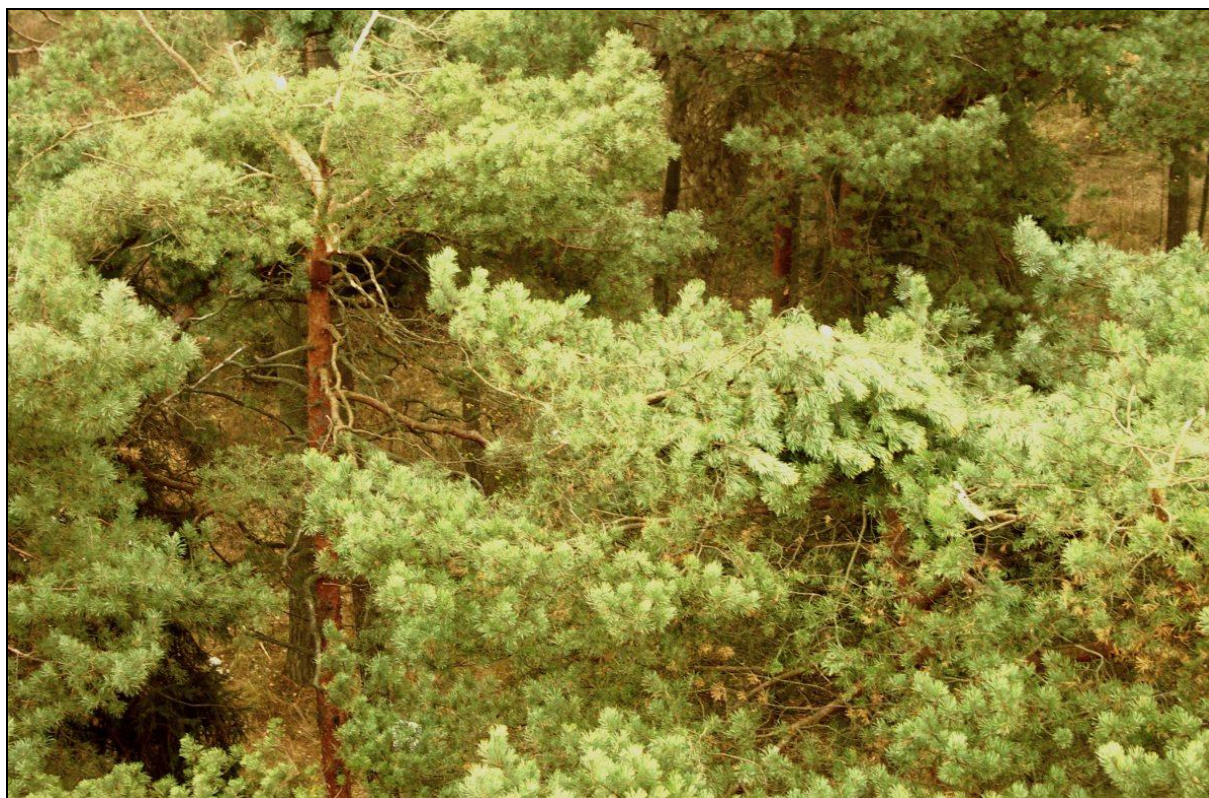
4 – Najbliższe otoczenie miejsca wypadku, zaznaczony kierunek nalogu oraz szkic rozmieszczenia śladów i szczątków samolotu: „0” – pierwszy kontakt z drzewami (połamane gałęzie), „1” - szczątki prawego skrzydła na gałęziach drzew, „2” – szczątki nasadowej części lewego skrzydła, „3” – końcówka i lotka prawego skrzydła, „4” – szczątki lewego skrzydła, „5” – ślad uderzenia śmigłem w pniu drzewa, „6” – szczątki nasadowej części prawego skrzydła, „7” – kadłub z silnikiem i kabiną, „8” – usterzenie. Przyjęte współrzędne geograficzne miejsca wypadku „X” zaznaczonego grottem strzałki: N 50°27'52.45" / E 018°57'43.14" [geoportal].



5 – Uszkodzenia koron i pni drzew w miejscu pierwszego uderzenia samolotu o przeszkodę.



6 – Uszkodzenia koron i pni drzew w miejscu pierwszego uderzenia samolotu o przeszkodę - zbliżenie.



7 – Uszkodzenia koron drzew w miejscu pierwszego uderzenia samolotu o przeszkodę - zbliżenie.



8 – Uszkodzenia koron drzew w miejscu pierwszego uderzenia samolotu o przeszkodę - zbliżenie. Na drzewie widoczne szczątki skrzydła.



9 – Uszkodzenia koron i pni drzew w miejscu pierwszego uderzenia samolotu o przeszkodę – zbliżenie z ziemi.



10, 11 – Uszkodzenia koron i pni drzew w miejscu pierwszego uderzenia samolotu o przeszkody – zbliżenie z ziemi.



12, 13 – Konary i gałęzie, odłamane przez samolot podczas zderzenia z drzewami.



14 – Szczątki prawego skrzydła w pobliżu miejsca pierwszego zderzenia z drzewami. Widok w kierunku, w przybliżeniu, prostopadłym do kierunku lotu samolotu.



15 – Szczątki lewego skrzydła w pobliżu miejsca pierwszego zderzenia z drzewami – końcówka skrzydła z lotką. Strzałką oznaczone uszkodzone drzewo.



16 – Szczątki skrzydła w pobliżu miejsca pierwszego zderzenia z drzewami. Strzałką oznaczono drzewo uderzone prawdopodobnie łopatą śmigła.



17 – Wrak samolotu na miejscu upadku – widok w kierunku lotu. Na pierwszym planie oznaczone strzałką drzewo uderzone prawdopodobnie łopatą śmigła.



18 – Szczątki kadłuba, dźwigara prawego skrzydła i usterzenia (na pierwszym planie). Widok w kierunku, w przybliżeniu, przeciwnym do kierunku lotu.



19 – Szczątki kadłuba, prawego skrzydła i usterzenia widziane z lewej strony ich trajektorii (kierunek przemieszczania się samolotu w trakcie niszczenia zaznaczony niebieską strzałką).



20 – Przód kadłuba samolotu, widok z lewej strony – widoczne śmigło, jedna zgięta łopata i dwie z niewielkimi uszkodzeniami, co świadczy o tym, że śmigło w chwili zderzenia z przeszkodą (drzewem) nie obracało się.



21 – Przód kadłuba samolotu, widok od czola samolotu – widoczne śmigło, jedna zgięta łopata i dwie z niewielkimi uszkodzeniami, co świadczy o tym, że śmigło w chwili zderzenia z przeszkodą (drzewem) nie obracało się. Strzałką zaznaczona ścianka dźwigara prawego skrzydła.



22 – Kabinowa część kadłuba, widok od tyłu. Monitor MFD wymontowany, w pozostawionym monitorze PFD widoczna wbita gałąź (żółta strzałka). Czerwoną strzałką zaznaczona ścianka dźwigara lewego skrzydła.



23 – Kabinowa część kadłuba, widok z lewej strony. Obok dach kabiny, odcięty podczas akcji ratowniczej. Na dalszym planie usterzenie, również oddzielone podczas akcji ratowniczej.



24 – Tylna część kadłuba. Widoczne jasnożółte taśmy spadochronowego systemu ratowniczego CAPS i ratowniczy nadajnik lokalizacyjny ELT, oznaczony czerwoną strzałką.



25 – Linki napędu sterów w tylnej części kadłuba, przecięte podczas akcji ratowniczej.



26 – Tylna część kadłuba. Widoczne jasnożółte taśmy spadochronowego systemu ratowniczego CAPS, rurowa wyrzutnia rakiety wyciągającej spadochron ratowniczy i ratowniczy nadajnik lokalizacyjny ELT (zaznaczony czerwoną strzałką).



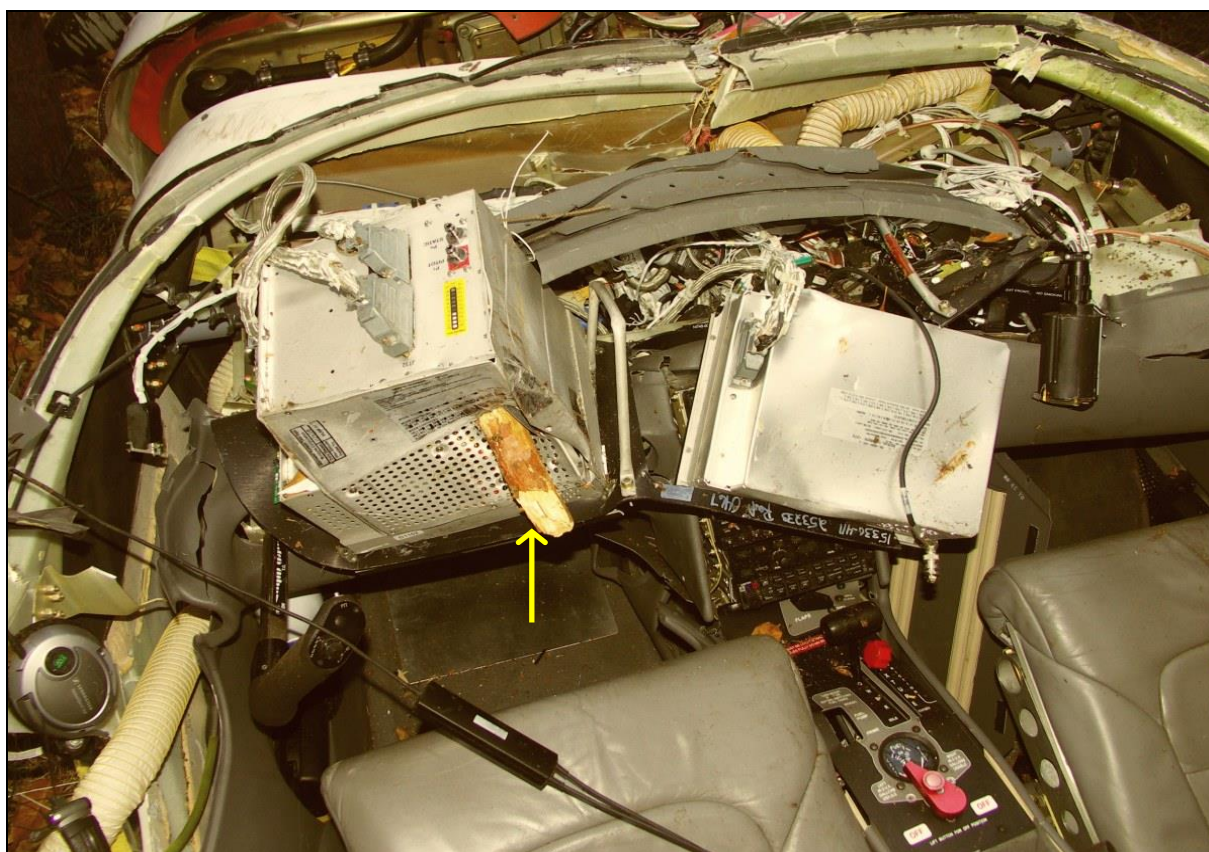
27 – Odcięty podczas akcji ratowniczej dach kabiny, widok od wewnątrz.



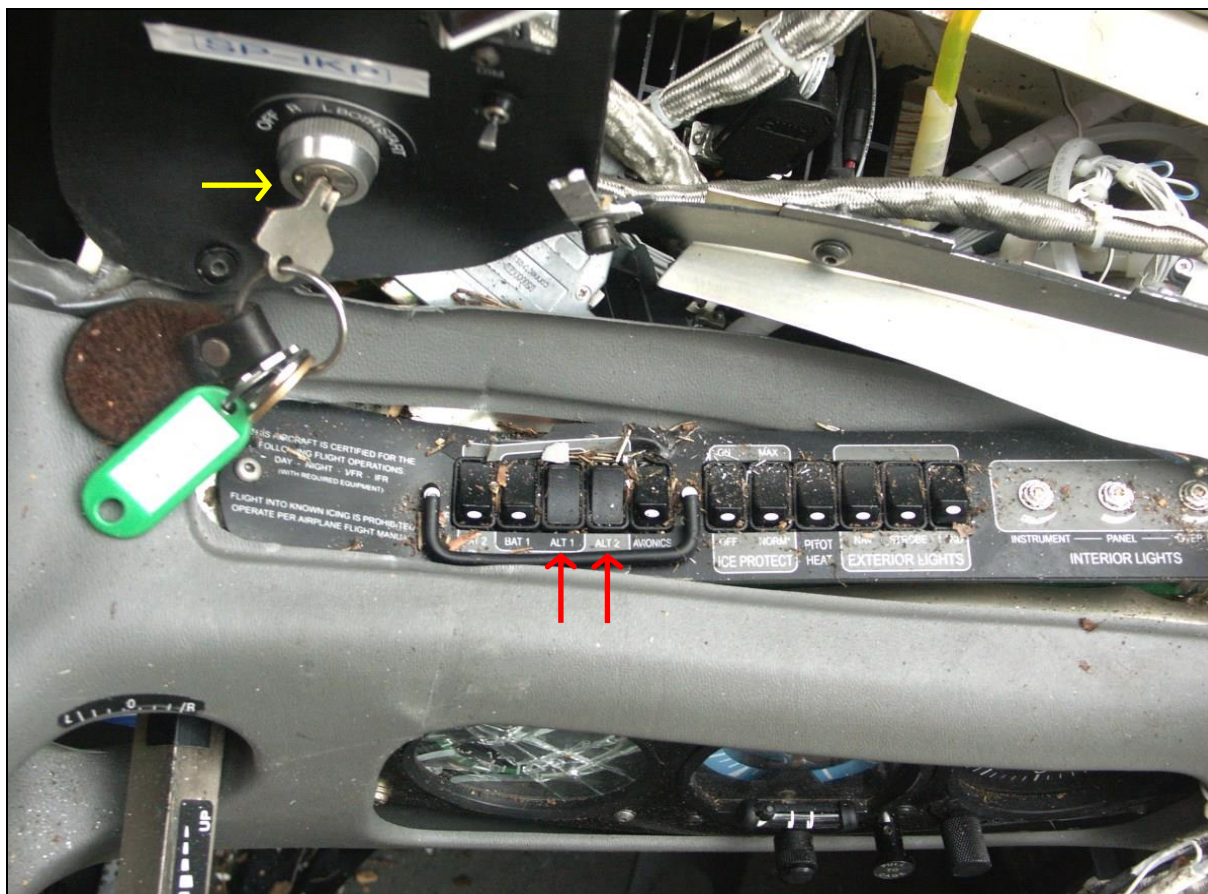
28 – Odcięty podczas akcji ratowniczej dach kabiny, widok od zewnątrz. Zwracają uwagę ślady kontaktu z przeszkodą (drzewem).



29 – Odcięty podczas akcji ratowniczej dach kabiny, widok od zewnątrz. Zwracają uwagę ślady kontaktu z przeszkodą (drzewem).



30 – Tablica przyrządów i pulpity. Widoczne monitory PFD i MFD, wylamane podczas zderzenia z drzewem. Strzałką wskazana gałąź wbita w jeden z monitorów.



31 – Lewa strona tablicy przyrządów. Widoczna stacyjka z przełącznikiem iskrowników (żółta strzałka, ustawienie „R” – prawy iskrownik) i zespół wyłączników instalacji elektrycznej. Czerwone strzałki wskazują wyłączone wyłączniki obu alternatorów.



32 – Lewa, dolna, strona tablicy przyrządów. Widoczny prędkościomierz, sztuczny horyzont i wysokościomierz.



33 – Konsola centralna tablicy przyrządów z wyposażeniem radiowo-nawigacyjnym i elektronicznym (przed wymontowaniem pilota automatycznego). U dołu, na pulpicie środkowym, widoczne manetki sterowania zespołem napędowym.



34 – Pulpit środkowy z manetkami sterowania zespołem napędowym, paliwomierzem, pokrętkiem przełącznika zaworu paliwowego i licznikiem czasu pracy płatowca.



35 – Pulpit sterowania pilotem automatycznym, wymontowany z konsoli centralnej tablicy przyrządów.



36 – Spadochron systemu ratowniczego CAPS, wystrzelony wskutek odkształceń konstrukcji na ostatnim odcinku drogi przemieszczania się kadłuba po ziemi.



37 – Pokrowiec spadochronu i rakietą systemu ratowniczego CAPS.



38 – Uchwyt aktywacji systemu CAPS.



39 - Zawleczka zabezpieczająca system CAPS.



40 – Widok na zespół napędowy z lewej strony, górna osłona zdjęta. Sposób zniszczenia śmigła świadczy o tym, że w chwili kontaktu z przeszkodą (drzewem), nie obracało się. Strzałką wskazana ścianka dźwigara prawego skrzydła.



41, 42, 43 – Stan końcówek łopat śmigła – zbliżenia.



44 – Rozbity akumulator. Strzałkami wskazane obcięte podczas akcji ratowniczej przewody.



45 – Tarcza skali zniszczonego obrotomierza.



46, 47 – Usterzenie ogonowe, odcięte z końcówką kadłuba podczas akcji ratowniczej i zbliżenie na miejsca rozcięcia – widoczne przecięte linki napędu sterów.



48, 49, 50, 51 – Usterzenie – widoczne osmalenia prawej strony, spowodowane odpaleniem systemu CAPS.



52, 53 – Szczątki nasadowej i środkowej części lewego skrzydła owinięte wokół drzewa, w które skrzydło to uderzyło – na zdjęciach widoczna strefa paliwowego zbiornika integralnego.



54, 55 – Szczątki nasadowej i części lewego skrzydła – żółtą strzałką wskazane mocowanie goleni podwozia, czerwoną – paliwowy zbiornik rozchodowy; na fot.56 widoczne wnętrze zbiornika rozchodowego w zbliżeniu, strzałką wskazane miejsce, gdzie stwierdzono obecność śladów paliwa w zanieczyszczeniach z podłoża.



56 – Szczątki nasadowej i środkowej części lewego skrzydła – wlew paliwa.



57 – Szczątki końcowej części lewego skrzydła. Widoczna rurka Pitota (wskazana strzałką) i odłamana lotka.



58, 59 – Fragmenty zewnętrznej części prawego skrzydła.



60, 61 – Prawa lotka, odłamana i zniekształcona po kolizji z drzewem.



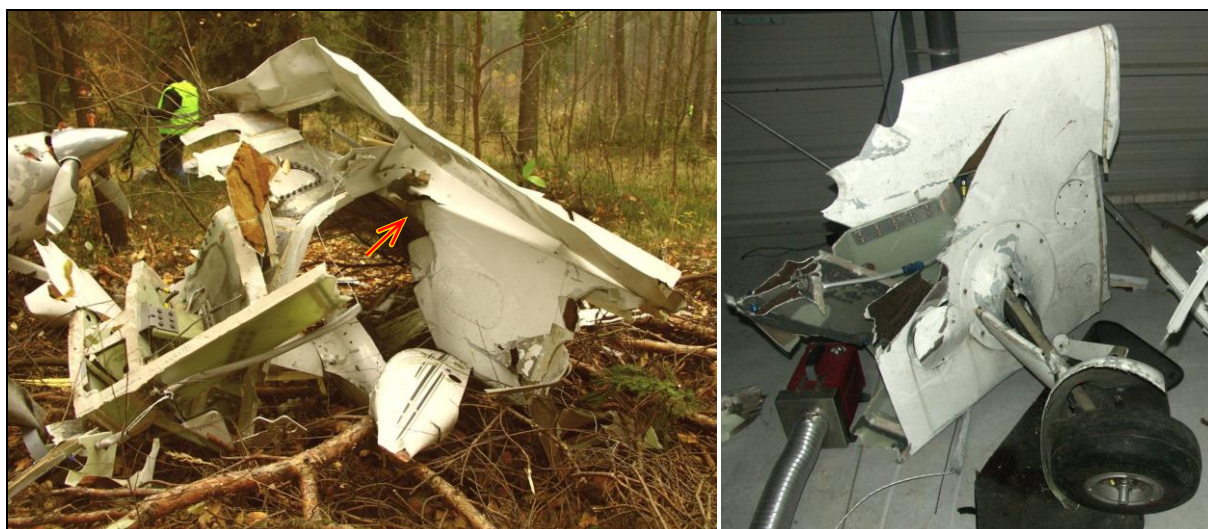
62, 63 – Fragment noska skrzydła z nakładką instalacji przeciwooblodzeniowej oraz jedno z żeberek struktury.



64, 65 – Szczałki nasadowej i środkowej części prawego skrzydła.



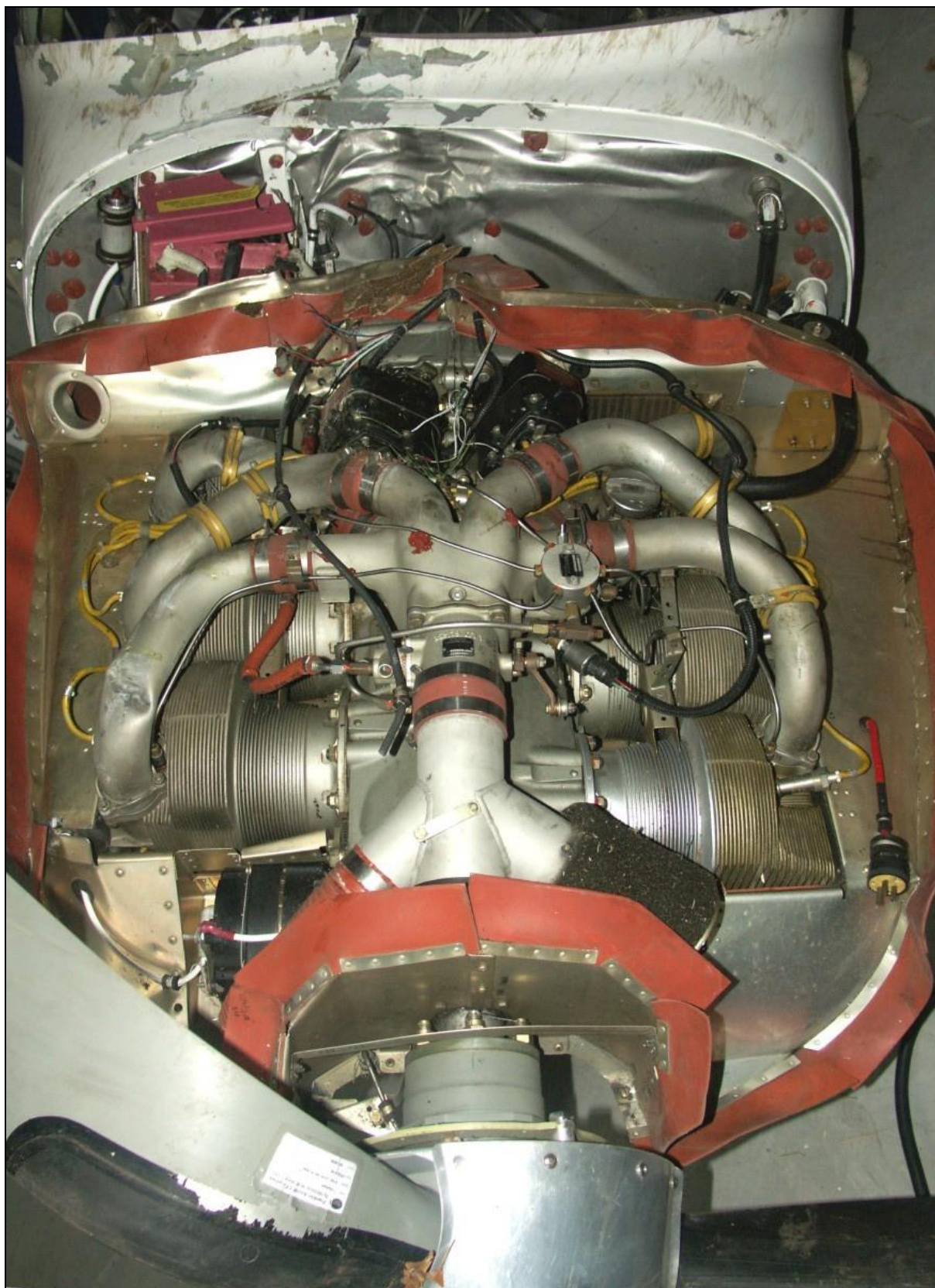
66, 67 – Szczątki nasadowej i środkowej części prawego skrzydła. Strzałką wskazane mocowanie goleni podwozia.



68, 69 – Szczątki nasadowej i środkowej części prawego skrzydła. Dwubarwną strzałką wskazany odwzorowany promień pnia drzewa, wokół którego owinęła się konstrukcja skrzydła podczas kolizji – średnica pnia zdecydowanie większa od średnicy koła podwozia.



70, 71 – Końcówki lewego i prawego skrzydła.



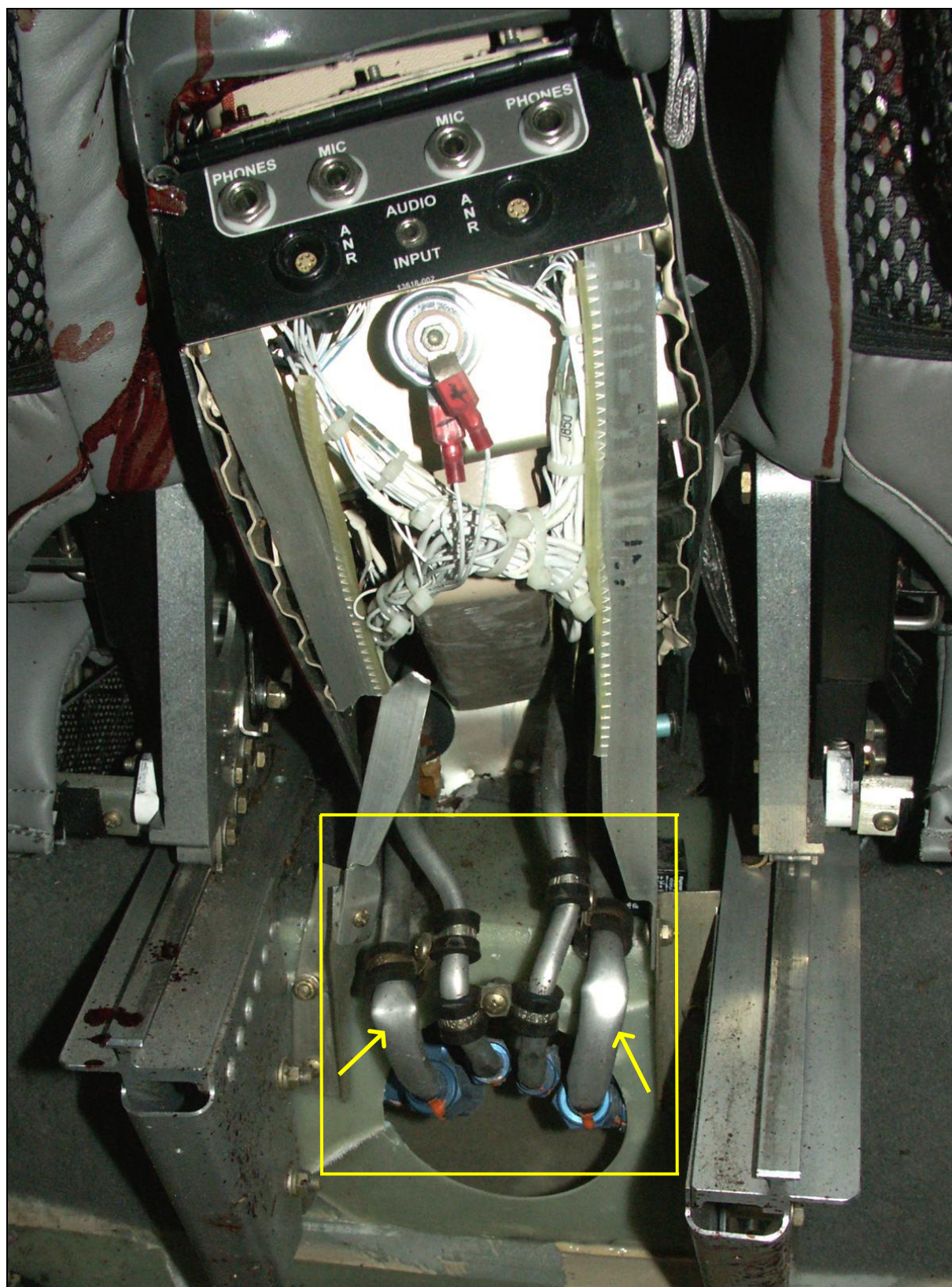
72 – Silnik z instalacjami – widok ogólny od góry.



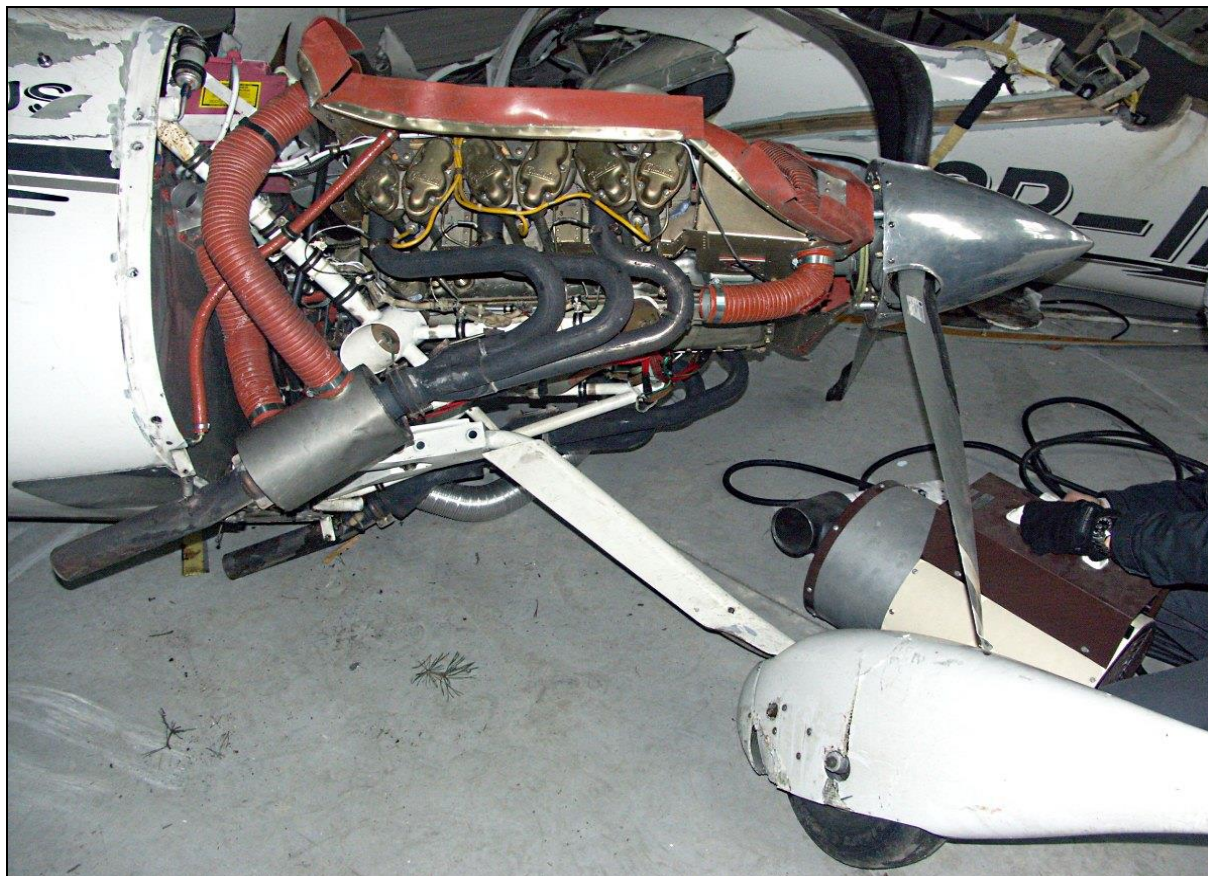
73 – Górna osłona silnika od zewnątrz. Widoczne uszkodzenia i ślady pozostawione przez gałęzie drzew.



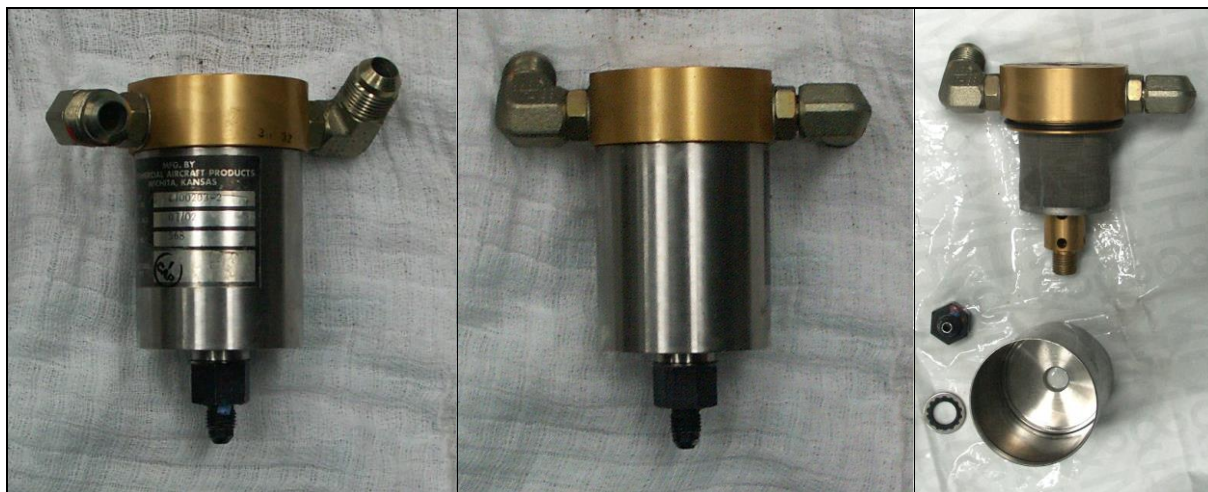
74 – Dolna osłona silnika od wewnątrz.



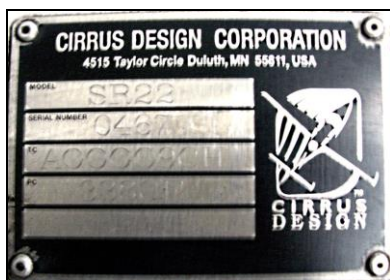
75 – Przewody paliwowe prowadzące od zbiorników skrzydłowych do głównego zaworu paliwowego na pulpicie środkowym, umieszczonym między siedziskami foteli przednich. Widoczne odkształcenia (załamania) przewodów. U góry kadru widoczny pulpit mikrofonowo-słuchawkowy dla pasażerów z tylnych foteli.



76 – Zespół napędowy i przednie podwozie, prawa strona.



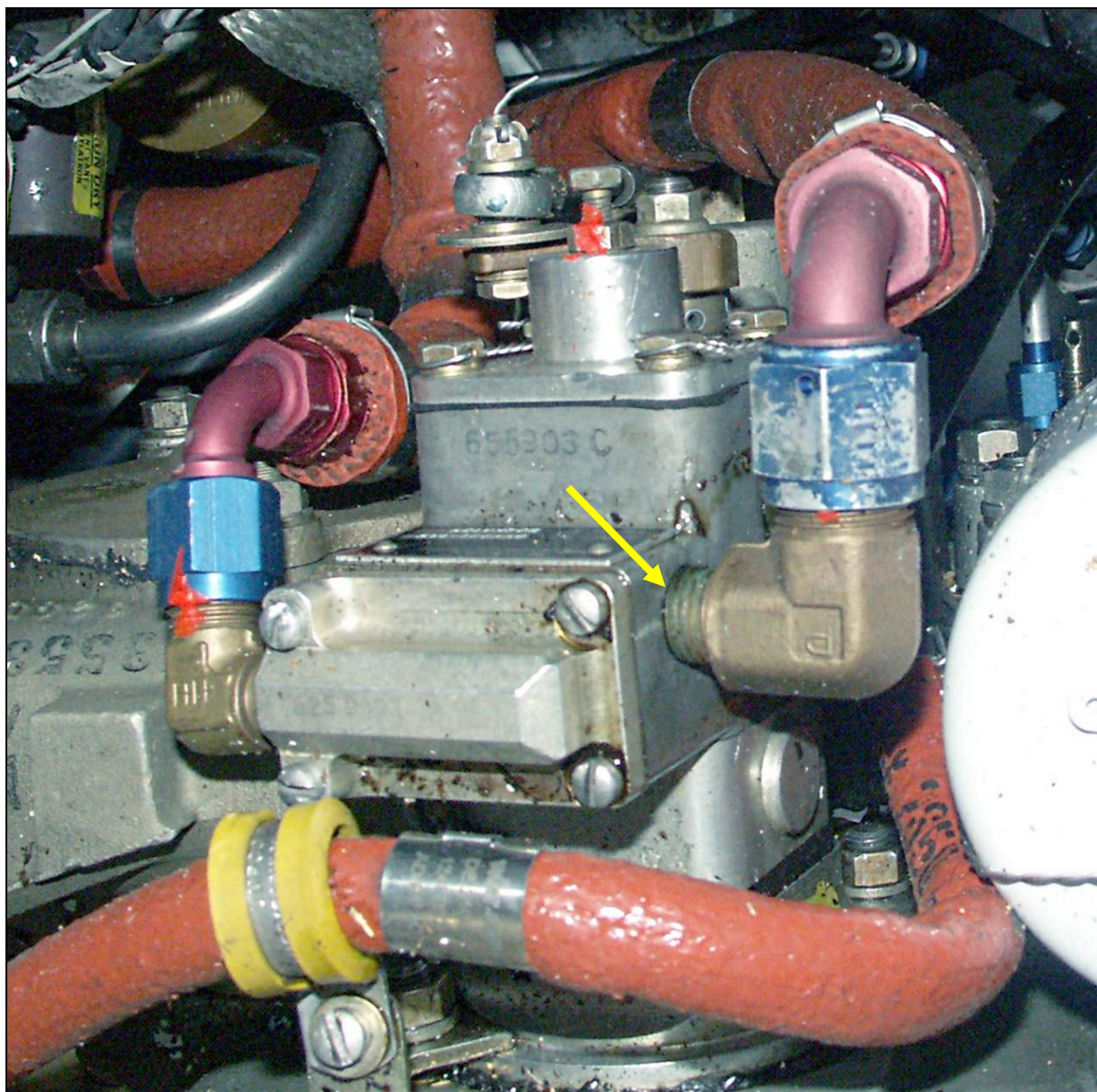
77, 78, 79 – Filtr paliwa – w całości i po demontażu.



80 – Tabliczka znamionowa samolotu.



81 – Samolot w okresie poprzedzającym wypadek [foto: T.Duda].



82 – Zespół napędowy – zbliżenie na elektryczną pompę paliwową. Strzałką wskazane miejsce pęknięcia kolanka w zespole pompy paliwowej.

Zdjęcia – o ile nie zaznaczono inaczej – PKBWL

K O N I E C