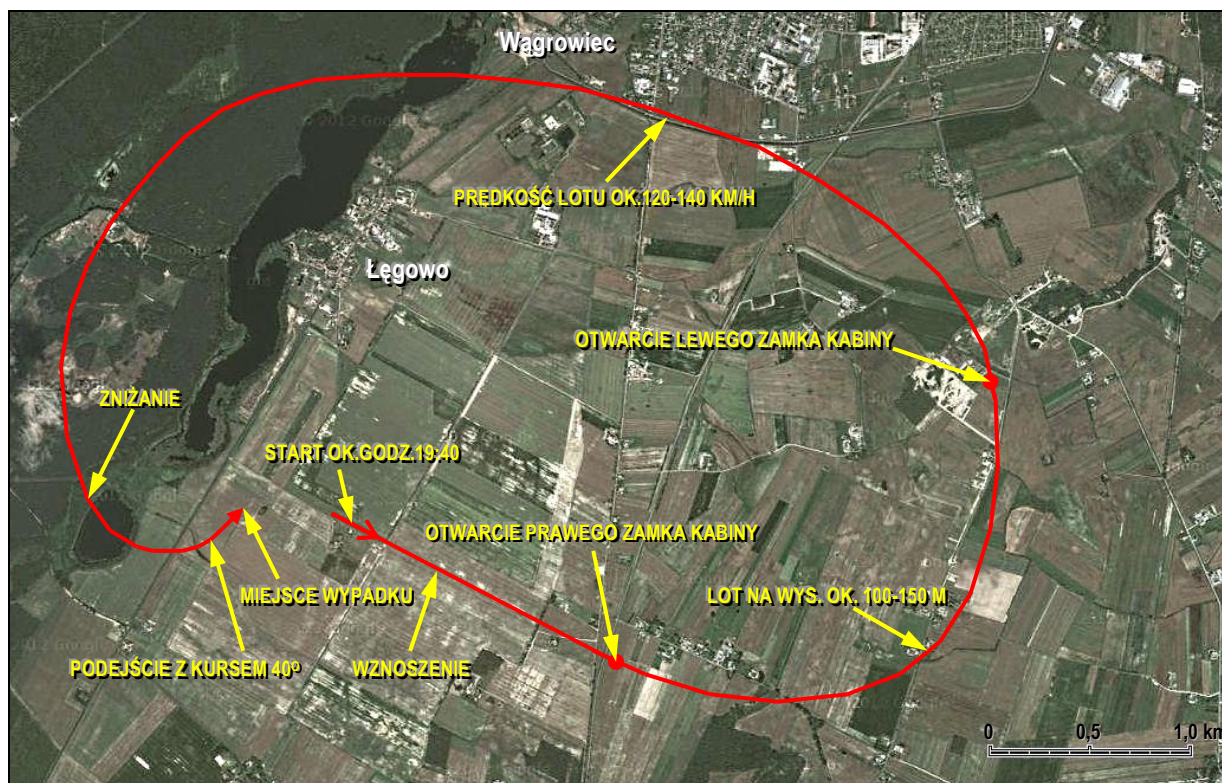
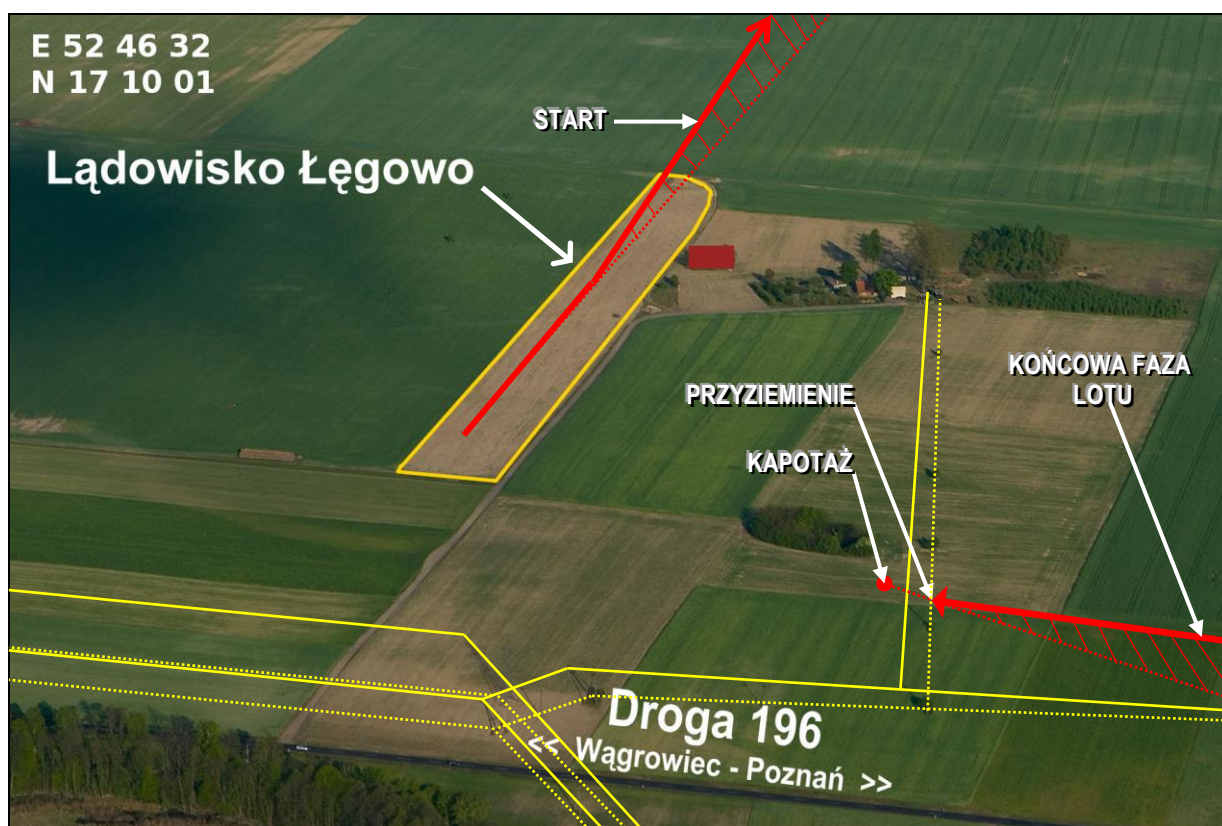


**ALBUM ILUSTRACJI**  
**z wypadku samolotu ultralekkiego**  
**Zenair CH-601HD Zodiac, OK-LUA47**  
**1 maja 2013 r., Łęgowo k/Wągrowca**



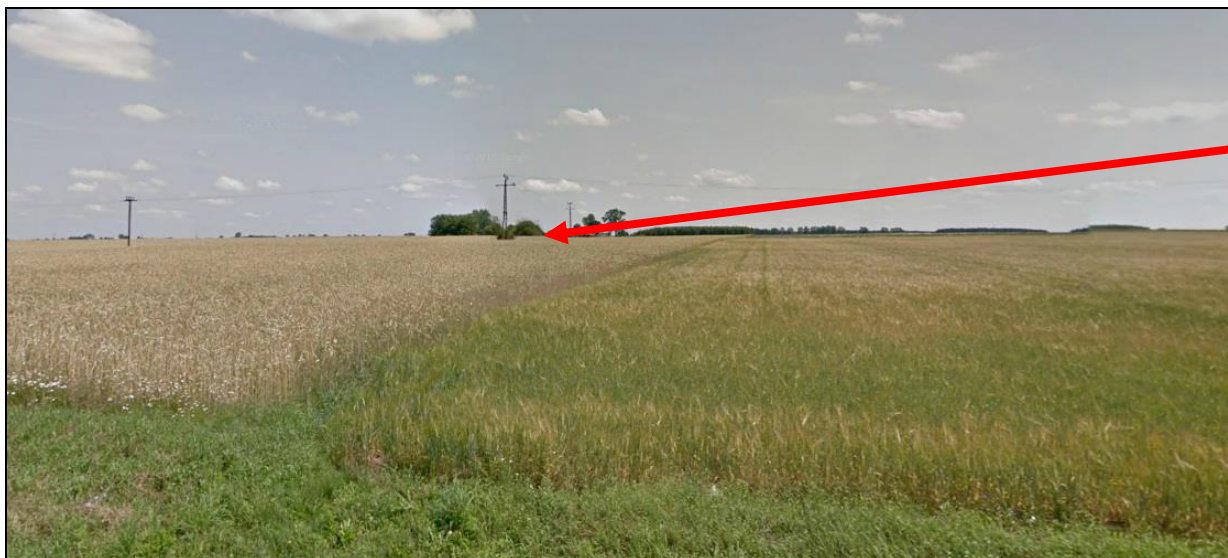
1 – Orientacyjna trasa i przebieg lotu zakończonego wypadkiem w dniu 1 maja 2013 r., naniesione na fotomapę najbliższej okolicy miejsca wypadku [geoportals].



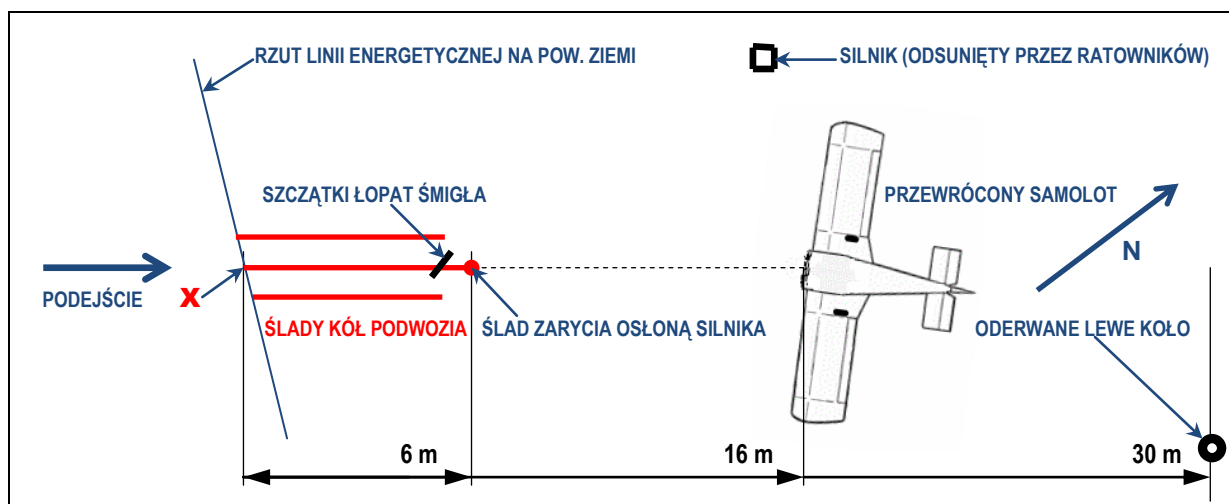
2 – Najbliższe otoczenie miejsca wypadku na zdjęciu lotniczym, orientacyjnie zaznaczone elementy sytuacji. Cienkimi żółtymi liniami oznaczono linie energetyczne, żółtymi kropkowanymi ich rzuty na ziemi, czerwoną – trajektorię lotu, czerwoną kropkowaną – jej rzut na ziemi [internet].



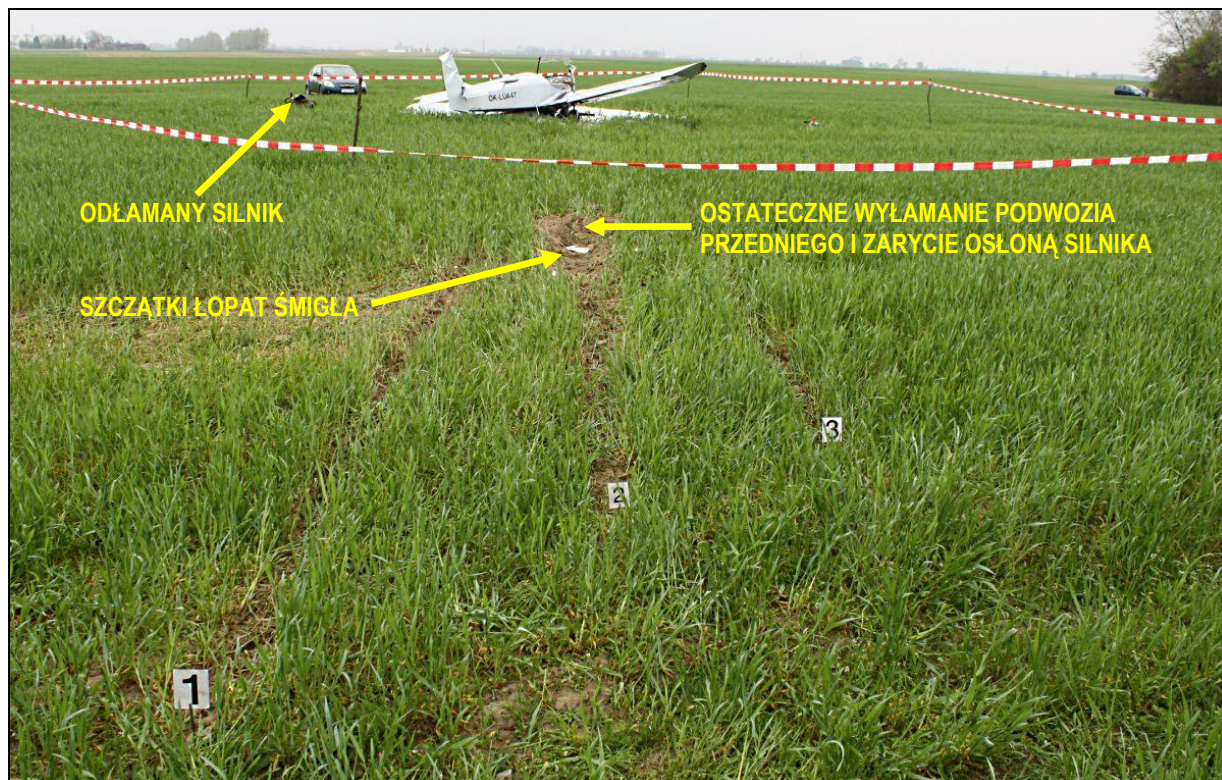
3 – Najbliższe otoczenie miejsca wypadku na ortofotomapie, zaznaczone elementy sytuacji – kolorem żółtym linie energetyczne, pomarańczowym granice lądowiska, czerwonym końcowy odcinek podejścia [geoportal].



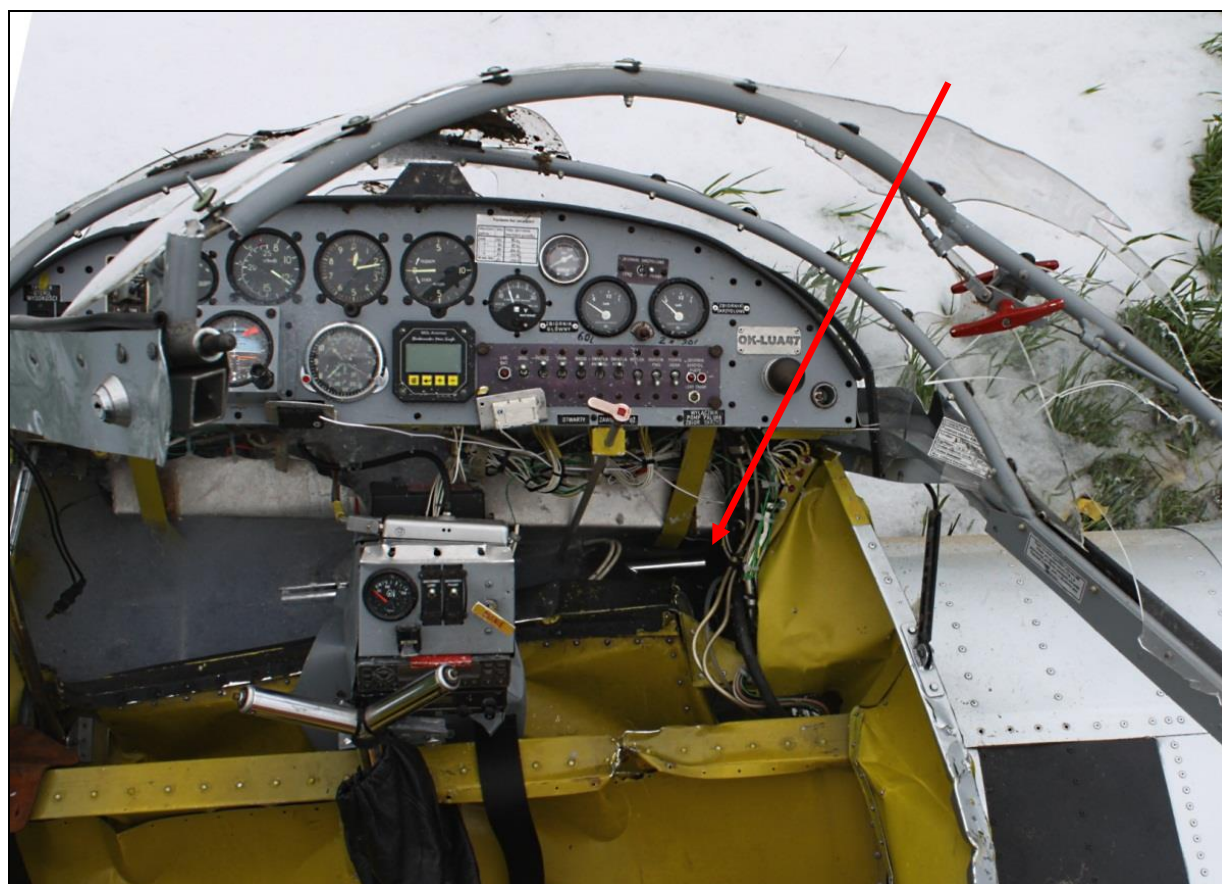
4 – Widok miejsca wypadku od strony zachodniej, z drogi 196 Poznań-Wągrowiec. Czerwoną strzałką zaznaczono przybliżoną trajektorię podejścia do lądowania [google-streetview].



5 – Szkic miejsca wypadku z wymiarami. Współrzędne geograficzne punktu X: N 52°46'32.79"/E 017°09'35.62".



6 – Miejsce wypadku w dniu następnym, widok w kierunku lądowania. Samolot odwrócony z położenia plecowego. Tabliczki 1, 2, 3 oznaczają miejsca przyziemienia i początków śladów kół podwozia [fot.Policja].



7 – Wnętrze kabiny samolotu – zaznaczono miejsce zakleszczenia nóg podróżnego [fot.Policja].



8 – Ogólny widok samolotu po zabraniu z miejsca wypadku.



9 – Widok samolotu od przodu.



10 – Widok od spodu na prawe skrzydło i prawe podwozie główne.



11 – Widok usterzenia i tylnej części kadłuba z prawej strony.



12 – Prawa strona tablicy przyrządów.

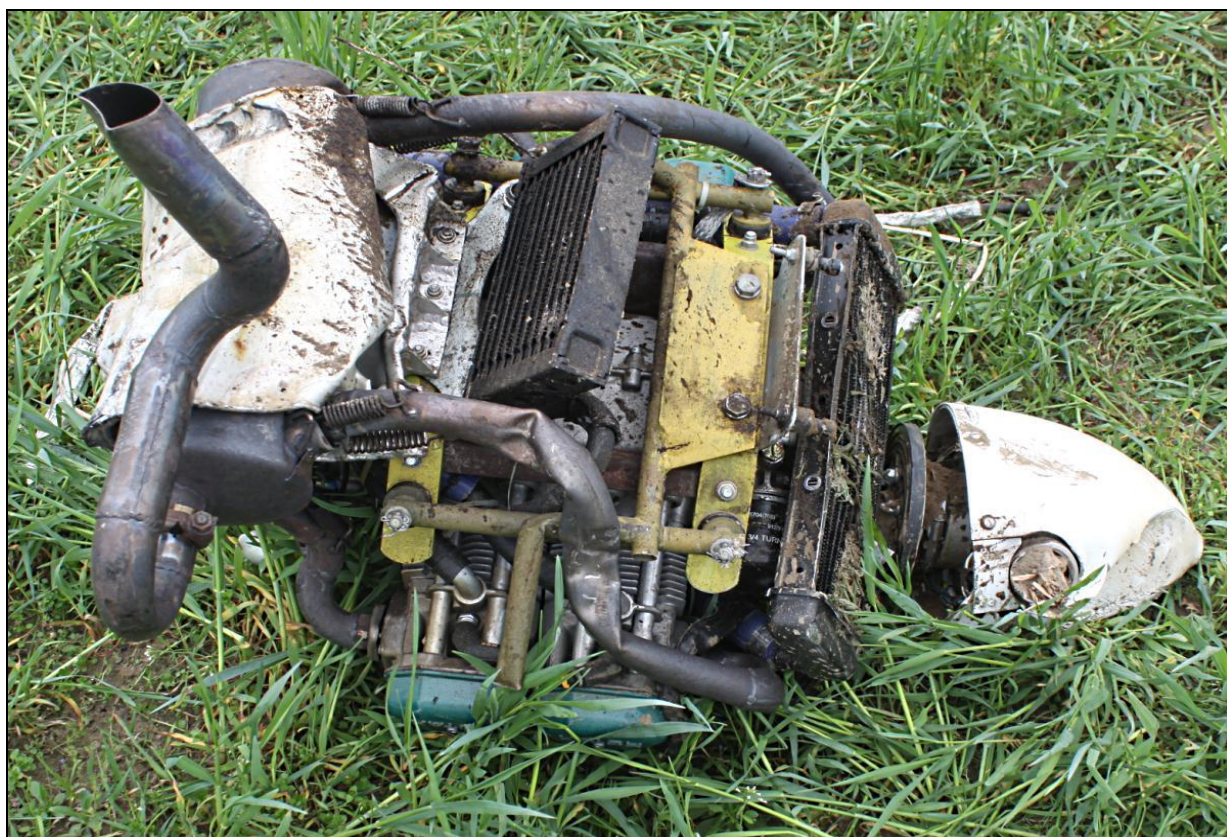
**Varianta bez zavazadel:**

Množství paliva	litry	Max. povolená hmotnost posádky
plná	110	50 kg
3 / 4	80	85 kg
1 / 2	55	104 kg
1 / 4	27	126 kg
30 min. letu	10	140 kg

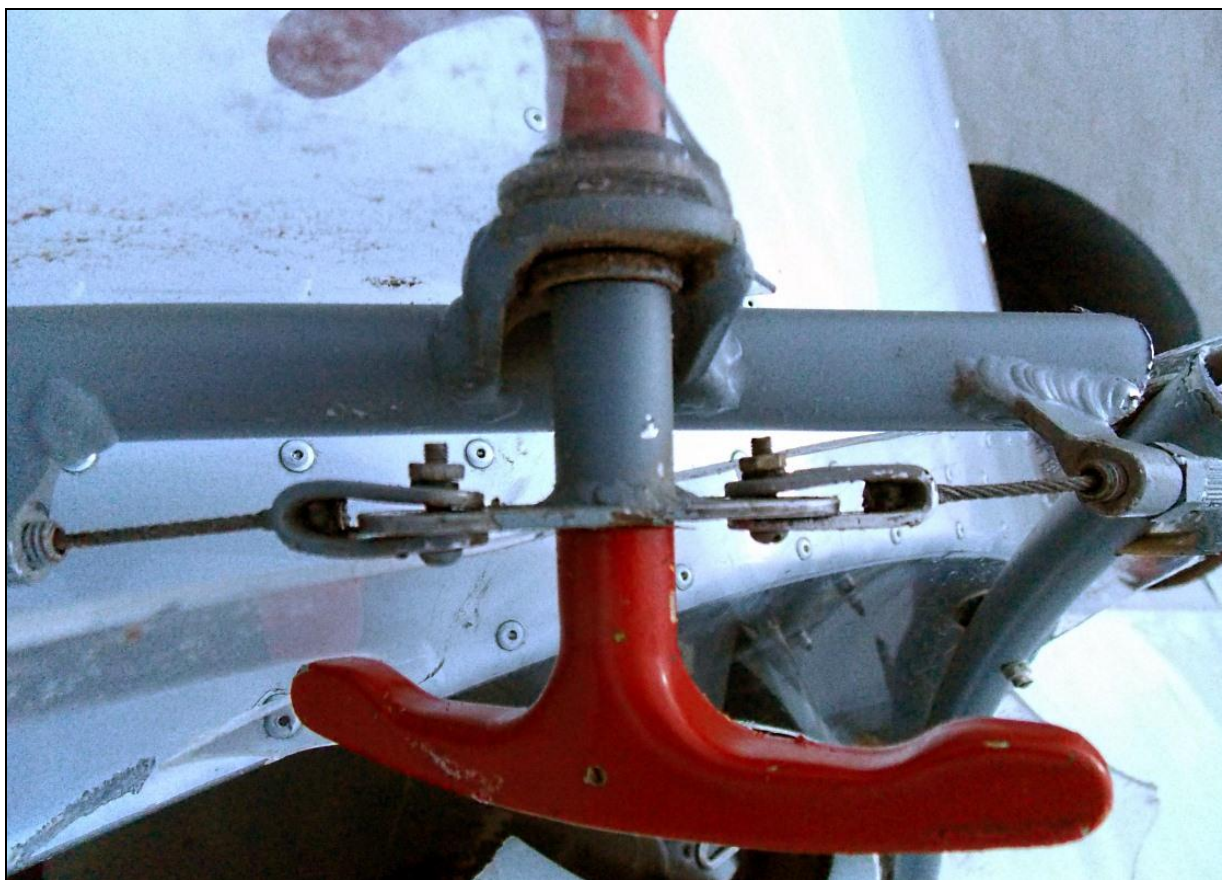
13 – Tabliczka ograniczeń załadowania.



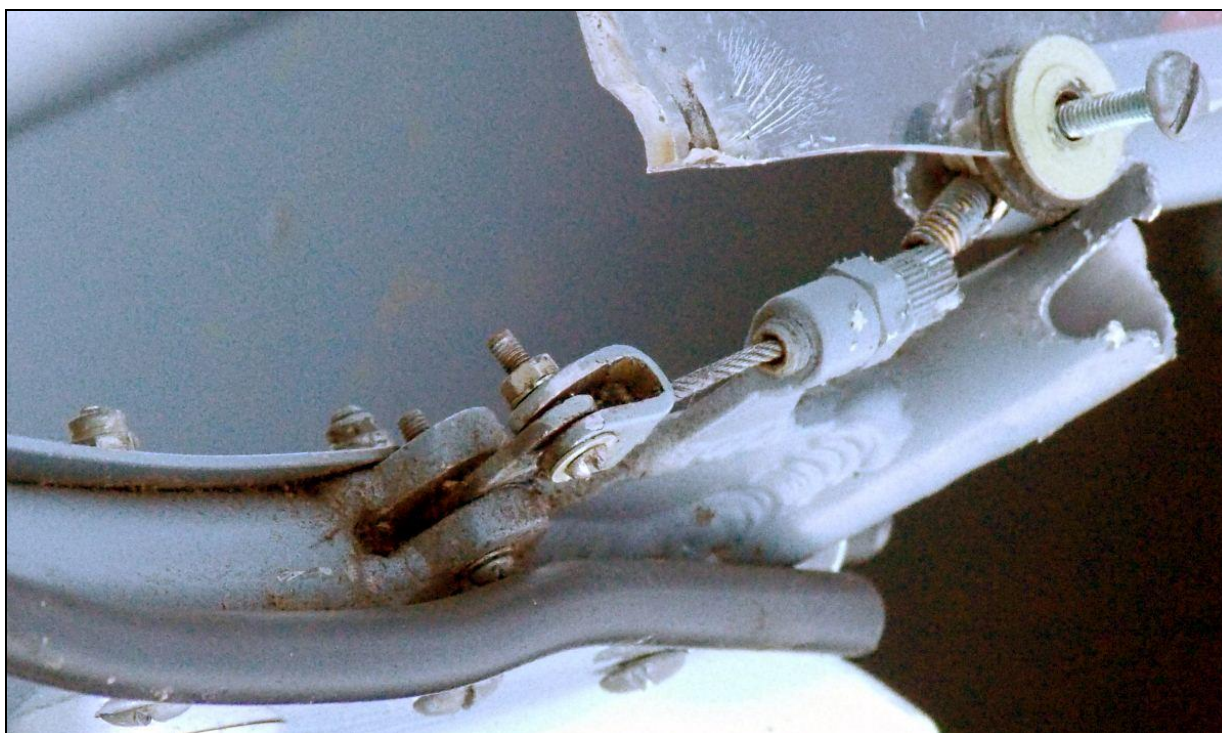
14 – Oderwany od samolotu silnik na miejscu wypadku [fot.Policja].



15 – Oderwany od samolotu silnik na miejscu wypadku – widok od spodu [fot.Policja].



16 – Rączka otwierania i zamykania osłony kabiny i połączenia cięgien do zamków. Zachowana ciągłość połączeń.

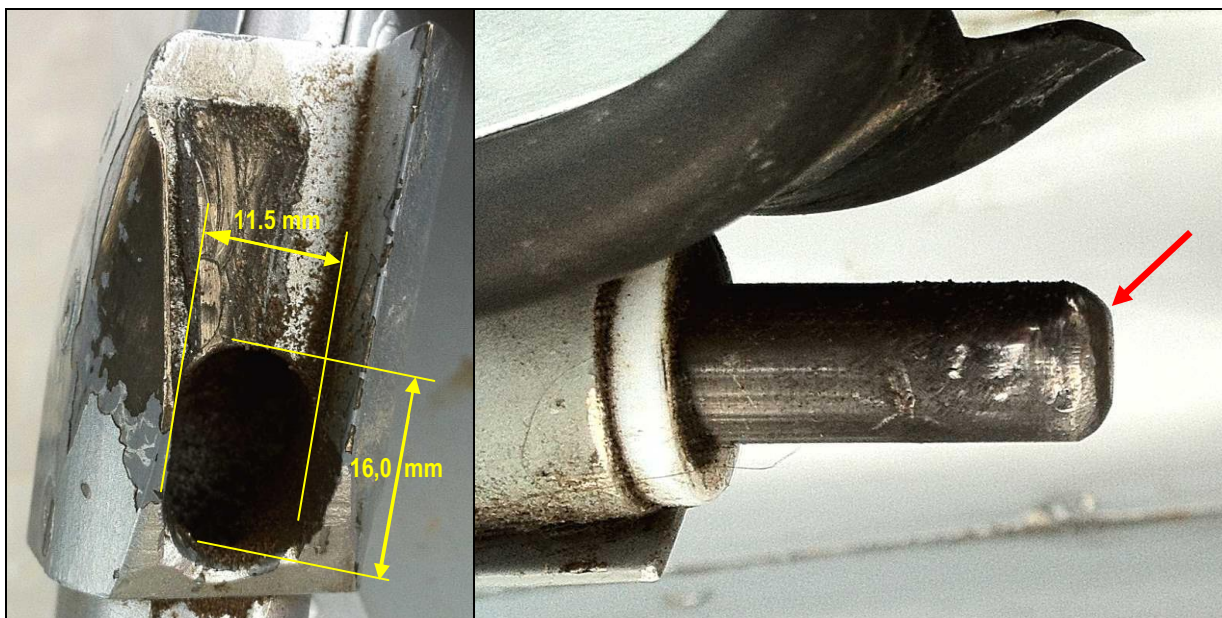


17 – Ciężno zamykania osłony kabiny przy dźwigni zamka – zachowana ciągłość połączeń.



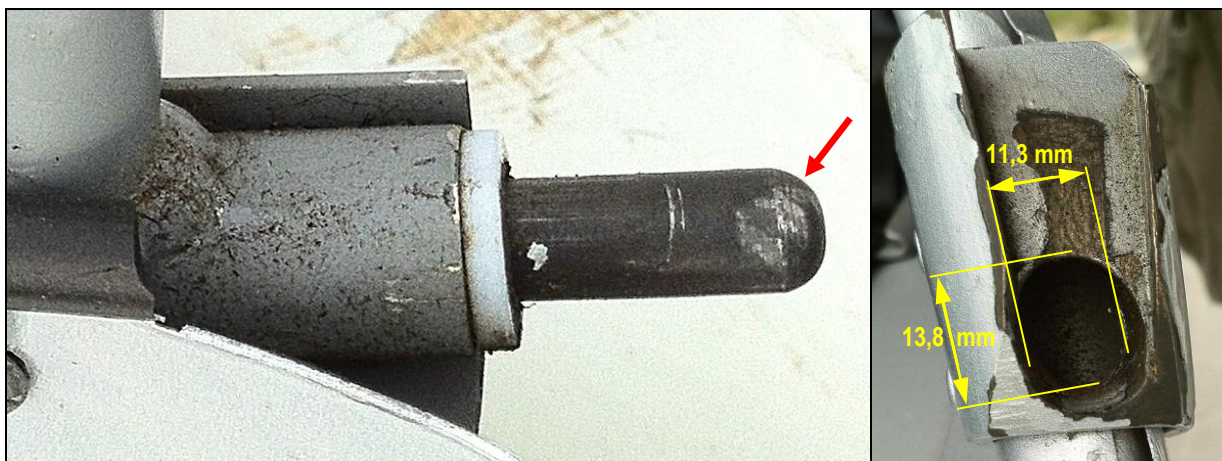


18 – Ciężno zamykania osłony kabiny przy dźwigni zamka – zachowana ciągłość połączeń.



19 – Prawy zatrzask na kadłubie.

20 – Sworzень prawego zamka (na otwieranej osłonie kabiny).



21 – Sworzень lewego zamka (na otwieranej osłonie kabiny).

22 – Lewy zatrzask na kadłubie.

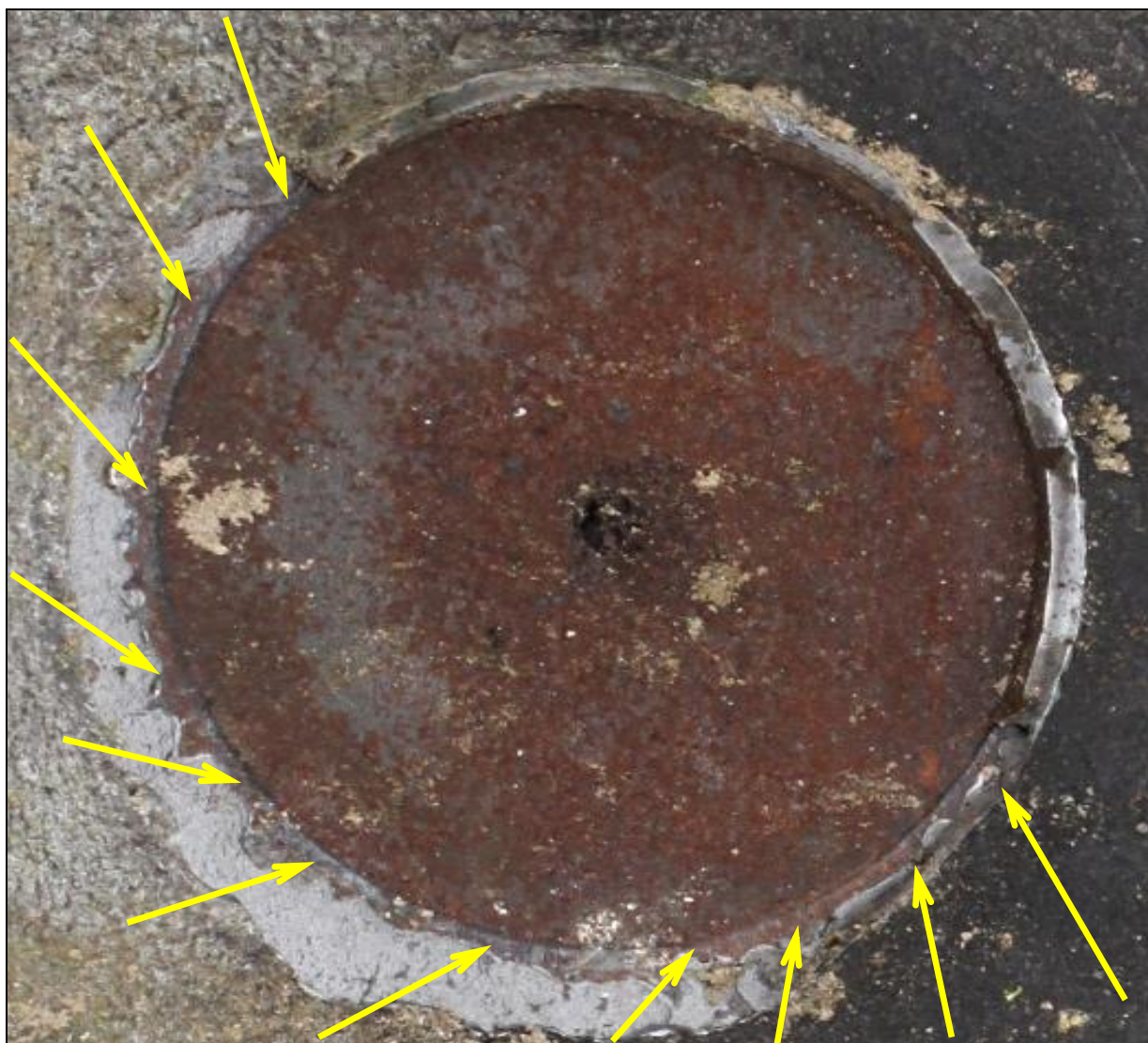
Zwracają uwagę różnice wymiarów otworów w zatrzaskach i różnice kształtów zakończenia sworzni zamków.



23 – Oderwane od goleni wraz z widelcem koło lewego podwozia głównego [fot.Policja].



24 – Oderwane od goleni wraz z widelcem koło lewego podwozia głównego – widok z góry [fot.Policja].



25 – Powiększenie fragmentu zdjęcia 24 – zaznaczona zaawansowana korozja na spoinie łączącej rurę goleni z nakładką dolną na widelcu koła [fot.Policja].

**K O N I E C**