

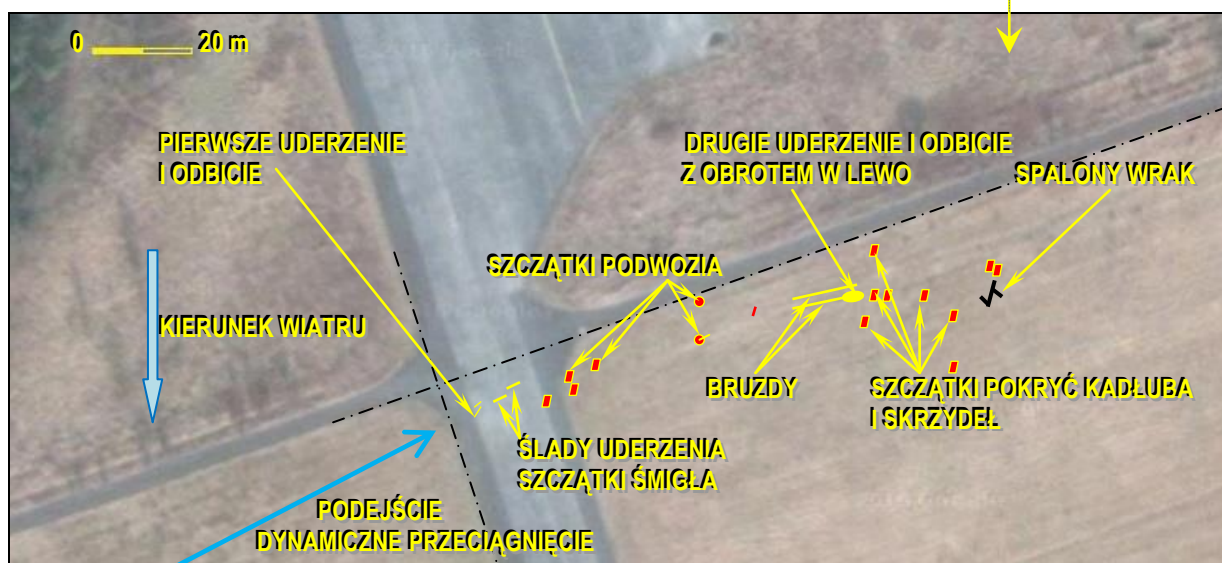
**ALBUM ILUSTRACJI**  
**z wypadku samolotu akrobacyjnego Extra 230; D-EEMT**  
**28 grudnia 2016 r., lądowisko Zegrze Pomorskie**



1 – Samolot Extra 230 D-EEMT sfotografowany w okresie poprzedzającym wypadek [zdjęcie z powszechnie dostępnej domeny internetowej]



2 – Lądowisko Zegrze Pomorskie z zaznaczonymi elementami sytuacji [podkład: geoportal].



3 – Najbliższe otoczenie miejsca wypadku z zaznaczonymi elementami sytuacji [podkład: geoportal].



4 – Początek pożaru samolotu [foto: Artur Skorupa, Aeroklub Koszaliński]



5 – Początek pożaru samolotu [foto: Artur Skorupa, Aeroklub Koszaliński]



6 – Ślad pierwszego kontaktu samolotu z ziemią na granicy nawierzchni asfaltowej i betonowej drogi dojazdowej, widok w kierunku zbliżonym do kierunku lotu.



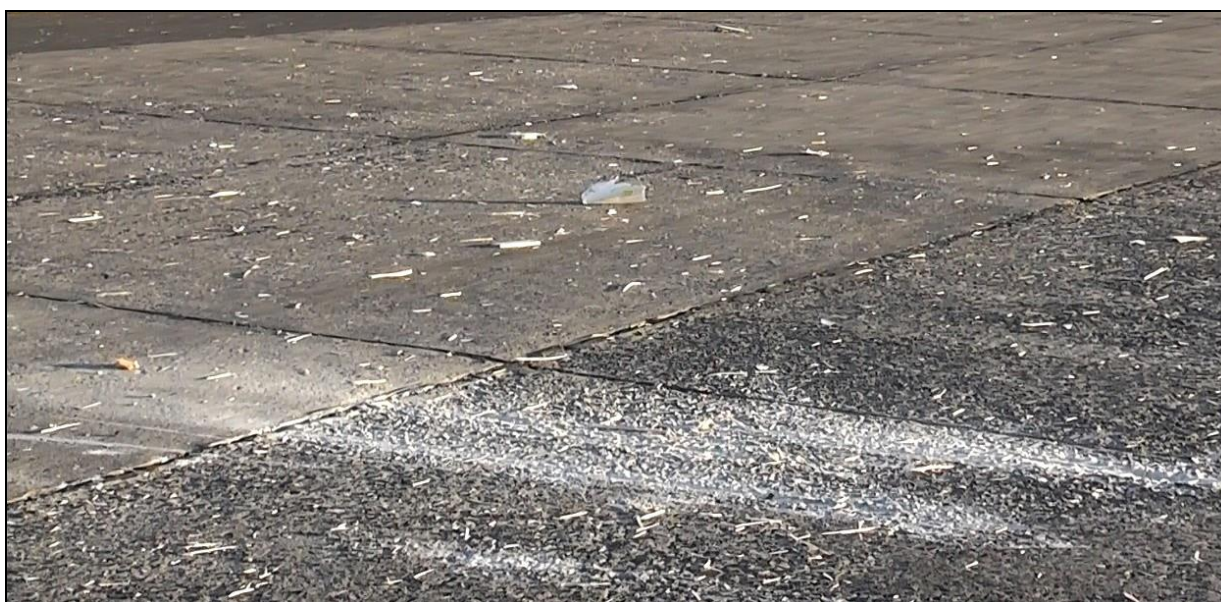
7 – Ślad pierwszego kontaktu samolotu z ziemią na granicy nawierzchni asfaltowej i betonowej drogi dojazdowej, widok w kierunku prostopadłym do kierunku lotu. [foto: KMP Koszalin]



8 – Ślady zderzenia z ziemią, widoczne rozsypane drobne szczątki łopat śmigła i dolnej osłony silnika. Widok w kierunku w przybliżeniu prostopadłym do kierunku lotu, wskazanego strzałką.



9 – Ślady zderzenia z ziemią, widoczne rozsypane drobne szczątki łopat śmigła i dolnej osłony silnika. [foto: KMP Koszalin]



10 – Ślady zderzenia z ziemią, widoczne rozsypane drobne szczątki łopat śmigła i dolnej osłony silnika. [foto: KMP Koszalin]



11 – Ślady zderzenia z ziemią, widoczne rozsypane drobne szczątki łopat śmigła i dolnej osłony silnika oraz oszklenia osłony kabiny.



12 – Ślady zderzenia z ziemią, widoczne rozsypane drobne szczątki łopat śmigła i dolnej osłony silnika oraz oszklenia osłony kabiny [foto: KMP Koszalin]



13 – Zniszczona owiewka lewego koła podwozia głównego [foto: KMP Koszalin]



14 – Zniszczona owiewka prawego koła podwozia głównego [foto: KMP Koszalin]



15 – Odłamana goleń prawego podwozia głównego z kołem [foto: KMP Koszalin]



16 – Odłamana goleń prawego podwozia głównego z kołem [foto: KMP Koszalin]



17 – Odłamany dolny fragment lewej goleni podwozia głównego [foto: KMP Koszalin]



18 – Oderwane podwozie główne [foto: KMP Koszalin]



19 – Oderwane lewe koło podwozia głównego [foto: KMP Koszalin]



20 – Końcowe żebro prawego skrzydła ze wskaźnikiem położenia dla pilota [foto: KMP Koszalin]



21 – Początek dwóch bruzd w trawie [foto: KMP Koszalin]





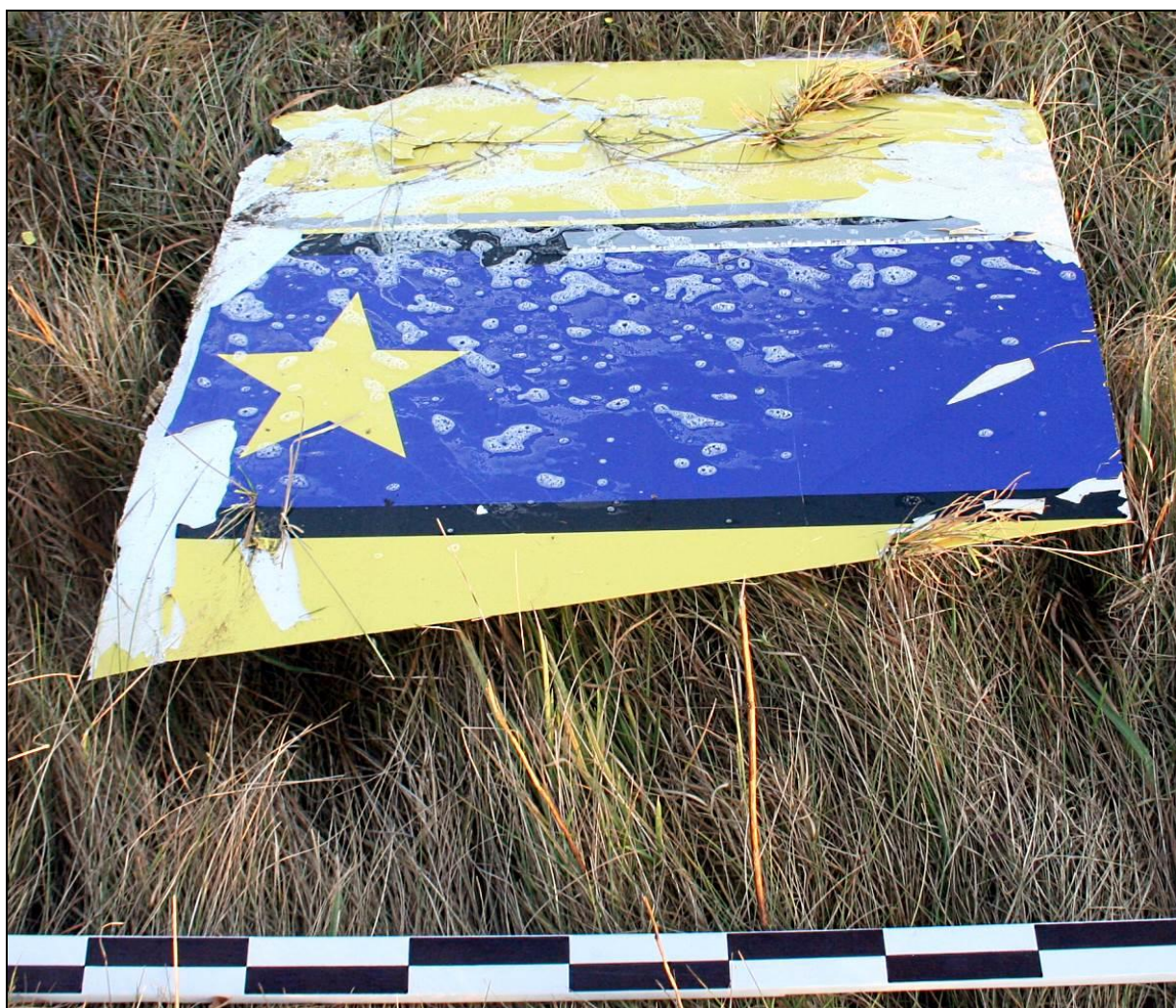
22 – Bruzdy w trawie, szczątki oszklenia i elementów kompozytowego pokrycia kadłuba; na dalszym planie ślad uderzenia silnikiem (strzałka) i wrak samolotu [foto: KMP Koszalin]



23 – Ślad uderzenia silnikiem [foto: KMP Koszalin]



24 – Oderwana część lotki z fragmentem tylnego dźwigarka skrzydła [foto: KMP Koszalin]



25 – Fragment osłony silnika [foto: KMP Koszalin]



26 – Dolna osłona silnika [foto: KMP Koszalin]



27 – Szczątki kompozytowych pokryć kadłuba [foto: KMP Koszalin]



28 – Wrak samolotu, widok w kierunku przeciwnym do kierunku lotu. Kadłub został odwrócony z pozycji plecowej podczas akcji ratowania pilota.



29 – Widok na zespół napędowy oraz grzbiet i prawy bok kratownicy przedniej części kadłuba.



30 – Widok na grzbiet i prawy bok kratownicy kadłuba, z prawej strony kadru zniszczone usterzenie.



31 – Widok na grzbiet i prawy bok kratownicy tylnej części kadłuba. Widoczne szczątki usterzenia. Strzałką wskazana oderwana lotka skrzydła.



32 – Widok na grzbiet i prawy bok kratownicy kadłuba. Strzałką wskazane szczątki usterzenia.



33 – Widok na grzbiet i prawy bok kratownicy tylnej części kadłuba. Widoczne szczątki usterzenia. Strzałką wskazana oderwana lotka skrzydła.



34 – Widok na spód i prawy bok kratownicy tylnej części kadłuba. Widoczne szczątki usterzenia. Strzałką wskazana oderwana lotka skrzydła.



35 – Widok na spód kratownicy tylnej części kadłuba. Widoczne szczątki usterzenia. Strzałką wskazana oderwana lotka skrzydła.



36 – Widok na spód kratownicy środkowej i przedniej części kadłuba. Strzałką wskazana oderwana lotka skrzydła.



37 – Widok na spód kratownicy kadłuba. Strzałką wskazane ślady kontaktu konstrukcji kadłuba z twardym podłożem.





38 – Widok na spód kratownicy przedniej części kadłuba i zespół napędowy. Strzałką wskazane ślady kontaktu konstrukcji kadłuba z twardym podłożem.



39 – Zespół napędowy. Zaznaczone ślady kontaktu silnika z twardym podłożem.



40 – Zespół napędowy oderwany od kadłuba – zbliżenie.



41 – Prawy bok kratownicy przedniej części kadłuba – zbliżenie.



42 – Prawy bok kratownicy środkowej części kadłuba – zbliżenie.



43 – Prawy bok kratownicy tylnej części kadłuba – zbliżenie.



44 – Odłamany fragment tylnej części kratownicy kadłuba i szczątki usterzenia – zbliżenie.



45 – Górna osłona silnika [foto: KMP Koszalin]



46 – Rama osłony kabiny z resztkami oszklenia.

Figuren	Geschwindigkeit		Figuren	Geschwindigkeit	
Segment	min KIAS	max KIAS	min KIAS	max KIAS	
Horizontale Linie	V <sub>s</sub>	V <sub>NE</sub>	Rolle	80	154
45° steigend	80	V <sub>NE</sub>	Gerissene Rolle	80	138
90° steigend	154	V <sub>NE</sub>	"Männchen"	100	185
45° sinkend	V <sub>s</sub>	<V <sub>NE</sub>	Trudeln	V <sub>s</sub>	---
90° sinkend	V <sub>s</sub>	<V <sub>NE</sub>	Rückenflug	V <sub>s</sub>	---
1/4 Loop steigend	100	185	Rückenflug (Weniger als 4 Minuten)	>V <sub>s</sub>	185
Looping	100	185	Messerflug (Weniger als 10 Sekunden)	>150	---
Turn	100	185			

47 – Tabliczka ograniczeń eksploatacyjnych samolotu na ramie osłony kabiny.



48 – Oderwany iskrownik [foto: KMP Koszalin]



49 – Spadochron pilota [foto: KMP Koszalin]



50, 51 – Metryczka spadochronu pilota – widoczne daty ostatnich sprawdzeń.

Zdjęcia – PKBWL (o ile nie zaznaczono inaczej)

**K O N I E C**