

ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku szybowca SZD-51-1 Junior; SP-3466
11 listopada 2008 r., Górzyniec k/Szklarskiej Poręby



1 – Rejon wypadku na mapie topograficznej z naniesionymi miejscami upadku wraku szybowca (krzyżyk) i oderwanego prawego skrzydła (kwadrat).



2 – Rejon wypadku na ortofotomapie z naniesionymi miejscami upadku wraku szybowca (krzyżyk) i oderwanego prawego skrzydła (kwadrat).



3 i 4 – Zdjęcia wykonane przez pilota wiszącego na spadochronie zaczepionym na drzewach.



5 – Rozbity szybowiec – zbliżenie.



6 – Zniszczony kadłub szybowca, owinięty wokół pnia drzewa.



7 – Szczątki przedniej części kadłuba, po prawej stronie zakończenie belki ogonowej ze statecznikiem pionowym. W lewym dolnym rogu kadru widoczna niebieska butla instalacji tlenowej (wskazana strzałką). Na dalszym planie zniszczone lewe skrzydło.



8 – Końcówka dźwigara lewego skrzydła, połączona z odłamana końcówka dźwigara prawego skrzydła – widoczne przebicie obu dźwigarów na wylot przez pień drzewa [wskazane strzałką].



9 – Oderwane prawe skrzydło i jego szczątki, odnalezione ok. 2750 m od wraku rozbitego szybowca.



10 – Oderwane prawe skrzydło - całość.



11 – Oderwane prawe skrzydło - zbliżenie.



12 – Skala zniszczonego prędkościomierza.



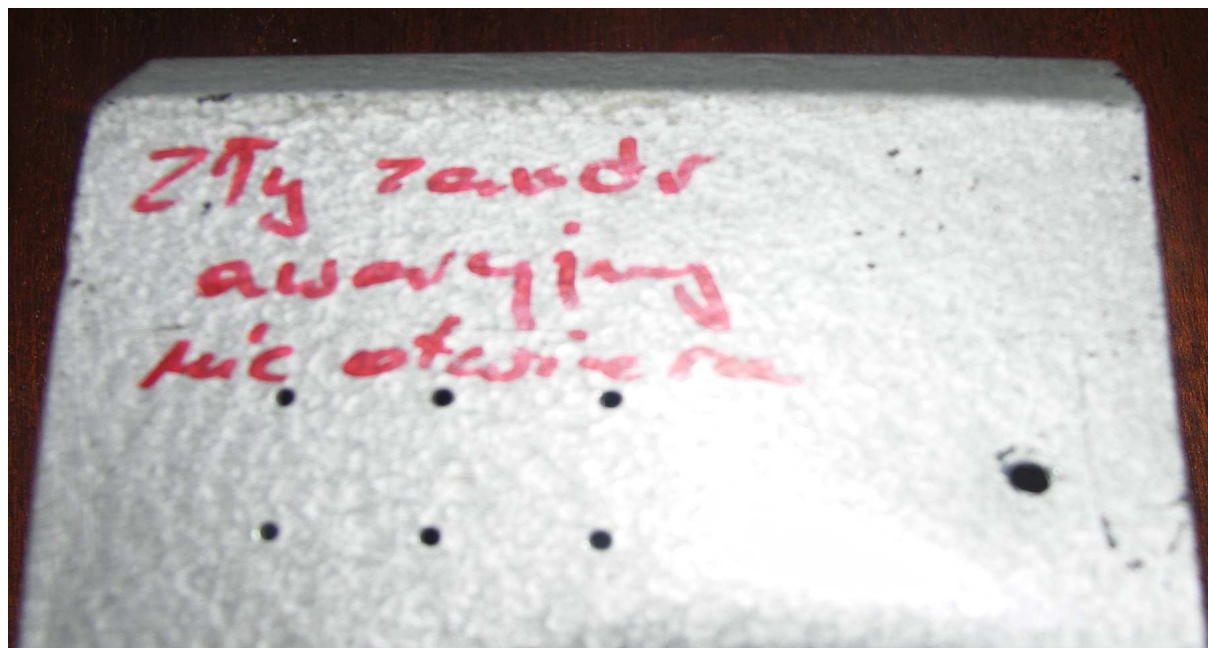
13 - Elementy instalacji tlenowej – butla i regulator tlenu z rozbitego, a przewód maski i maska z innego szybowca.



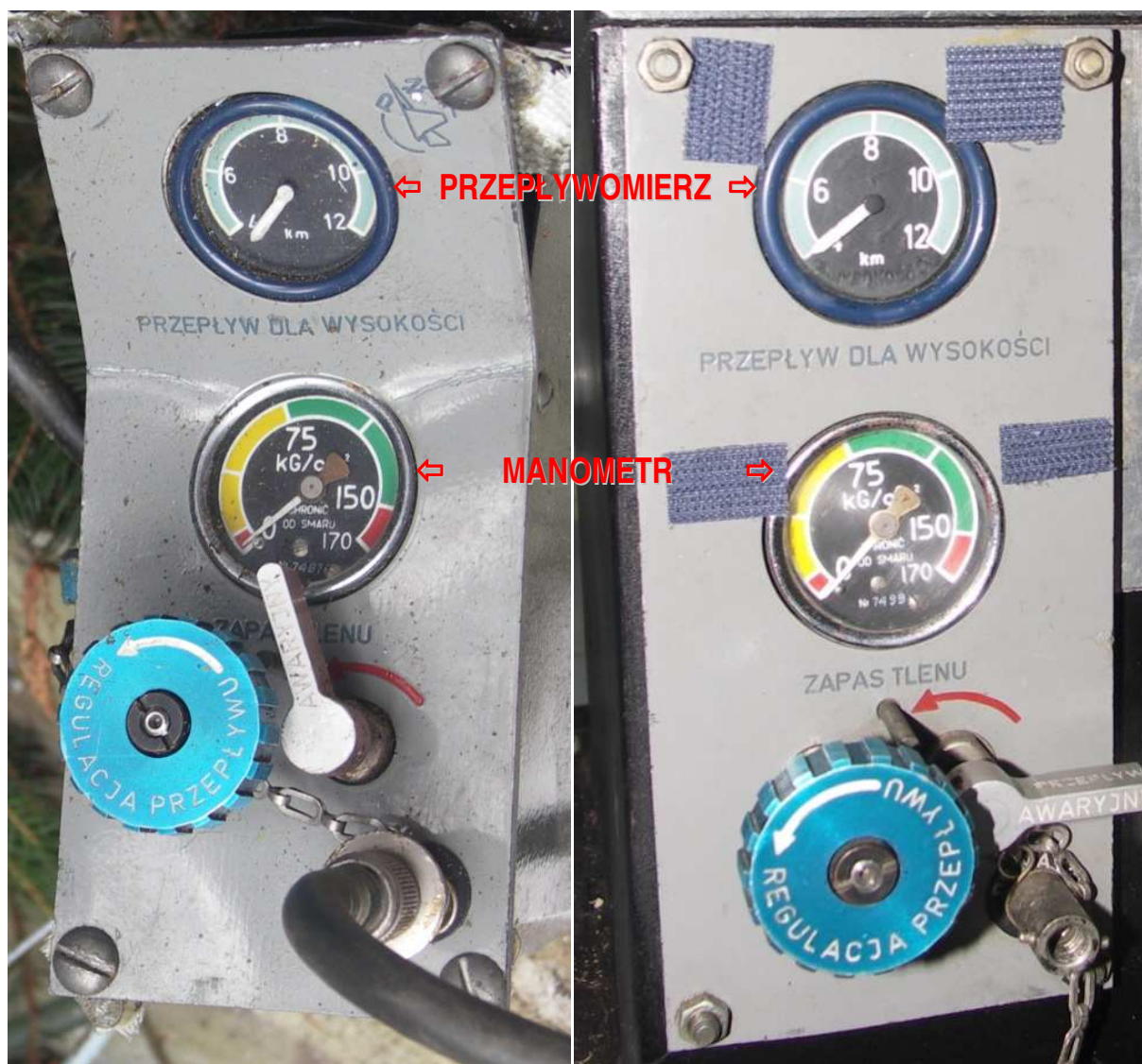
14 – Wnętrze obudowy regulatora tlenu – widoczne ślady kontaktu z króćcami przepływomierza (strzałki) – rozstaw śladów jest taki, jak rozstaw króćców „W” i „K” na ilustracji 15.



15 – Fragment zgiętej płyty montażowej regulatora tlenu – widoczne gniazda po wyłamanych króćcach przepływomierza („W” i „K”).



16 – Pokrywa obudowy z pozostawionym mylącym, nieaktualnym napisem „Zły zawór awaryjny nie otwierać”.



17 i 18 – Po lewej - zgięta płyta montażowa regulatora tlenu z rozbitego szybowca (z zachowanym położeniem pokręteł zaworów, z przewodem maski w gnieździe), po prawej, dla porównania, nieuszkodzona z innego, sprawnego szybowca.



19 – Regulator tlenu w stanie takim, w jakim go odnaleziono (tzn. stan przewodów giętkich taki, jaki stwierdzono po zdjęciu obudowy). Oznaczono i opisano elementy istotne dla przebiegu zdarzenia.

V. ZMIANY PODSTAWOWEGO WYPOSAŻENIA SZYBOWCA

Data	Nazwa	Wybudowano		Zabudowano			Zmiany dokonane
		Typ	Nr	Typ	Nr	Okres pracy godz./lat	
29.11.99	Aparatura Tlenowa	TA-03	2612031	TA-03	2612031		
15.12.99	PASY PILOTA			25.10.00 25.70.00	3.99.77	15 LAT	
08.06.06	ZACZEP	52D11A56	F291	52D11A56	D044	1000/6	
08.06.06	ZACZEP	52D11A56	1L056	52D11A56	D160	1000/6	
08.06.06	PASY PILOTA			25.10.00 25.70.00	3.99.77	15 LAT	

20 – Strona 28 Książki szybowca – widoczny zapis z datą 29.11.99 o zamontowaniu innej aparatury tlenowej, brak jakiegokolwiek zapisu o zamontowaniu aparatury znajdującej się na pokładzie szybowca w chwili zdarzenia.

	<p style="text-align: center;">W t ó r n i k</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center;">M E T R Y K A</p> <p>Na: <u>Regulator tlenu</u> Typ: <u>TA-03-A</u> Mutacja: <u>-</u> Seria, Nr: <u>7612060 / 7487</u> Data wyprodukowania <u>1976</u> r.</p> <p style="text-align: center;">remontowany</p> <p>Wyrób wykonywany w zakładzie, sprawdzony przez Kontrolę Jakości i przyjęty w dn. <u>1990.02.28</u> r. przez Przedstawiciela „Zamawiającego”, odpowiada obowiązującym warunkom technicznym oraz rysunkom konstrukcyjnym i nadaje się do eksploatacji.</p> <p>Zakład gwarantuje prawidłową pracę wyrobu w czasie (ilości) <u>200</u> godzin lotu samolotu (zadziałań, lądowań) w okresie <u>18</u> miesięcy.</p> <p>W okresie gwarancyjnym nie wlicza się czasu magazynowania, transportu itp. w czasie nie dłuższym niż <u>12</u> miesiące, licząc od dnia przyjęcia wyrobu przez Przedstawiciela „Zamawiającego”.</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 40px; margin-top: 10px;"></div>
<p style="text-align: center;"><u>KOMPLETACJA WYROBU</u></p> <p>.....</p> <p>wypełnia się w przypadku indywidualnej kompletacji zespołów współpracujących podając ich numery</p> <p style="text-align: center;"><u>UWAGI O KONSERWACJI</u></p> <p>Wyrób zakonserwowano w zakładzie wytwórczym na okres miesięcy.</p> <p>Data skończenia ważności konserwacji r.</p> <p style="text-align: right;">..... podpis i stempel kontrolera</p> <p>Ponownej konserwacji dokonano dnia r.</p> <p>Data skończenia ważności ponownej konser. r.</p> <p style="text-align: right;">..... podpis i stempel kontrolera</p> <p style="text-align: center;"><u>ZABUDOWANIE WYROBU</u></p> <p>Wyrób zabudowano na: samolot, silnik*)</p> <p>Nr dnia 19 r.</p> <p style="text-align: right;">..... podpis i stempel kontrolera</p> <p>Nr dnia 19 r.</p> <p style="text-align: right;">..... podpis i stempel kontrolera</p> <p>Nr dnia 19 r.</p> <p style="text-align: right;">..... podpis i stempel kontrolera</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 40px; margin-top: 10px;"></div>	<p style="text-align: center;"><u>NOTATKI</u></p> <p>Zakres remontu obejmował:</p> <ul style="list-style-type: none">- zespół zaworów- przepływomierz tlenu- naprawę przewodów <p>Resurs techniczny - 500 godzin lotu</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 40px; margin-top: 10px;"></div> <p style="margin-top: 10px;">900308</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">Wykonano naprawę główną LZN-W-wa Nadaje się do eksploatacji Okres międzynaprawy ustala się na <u>500</u> godz. lotu</div> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 40px; margin-top: 10px;"></div>

21 i 22 – Fotokopia wórnika metryki regulatora tlenu; na stronie 1 (fot.21) zapisy o wykonaniu remontu i nadanej gwarancji oraz widoczne uzupełnienie numeru fabrycznego wyrobu (o „ / 7487 ”), na stronie 2 (fot.22) zwraca uwagę brak jakichkolwiek zapisów o kompletacji, konserwacji i zabudowie wyrobu. Na stronie 3 są tylko dopisane „Notatki”, określające zakres remontu i nadany resurs (okres międzynaprawy).

KONIEC