

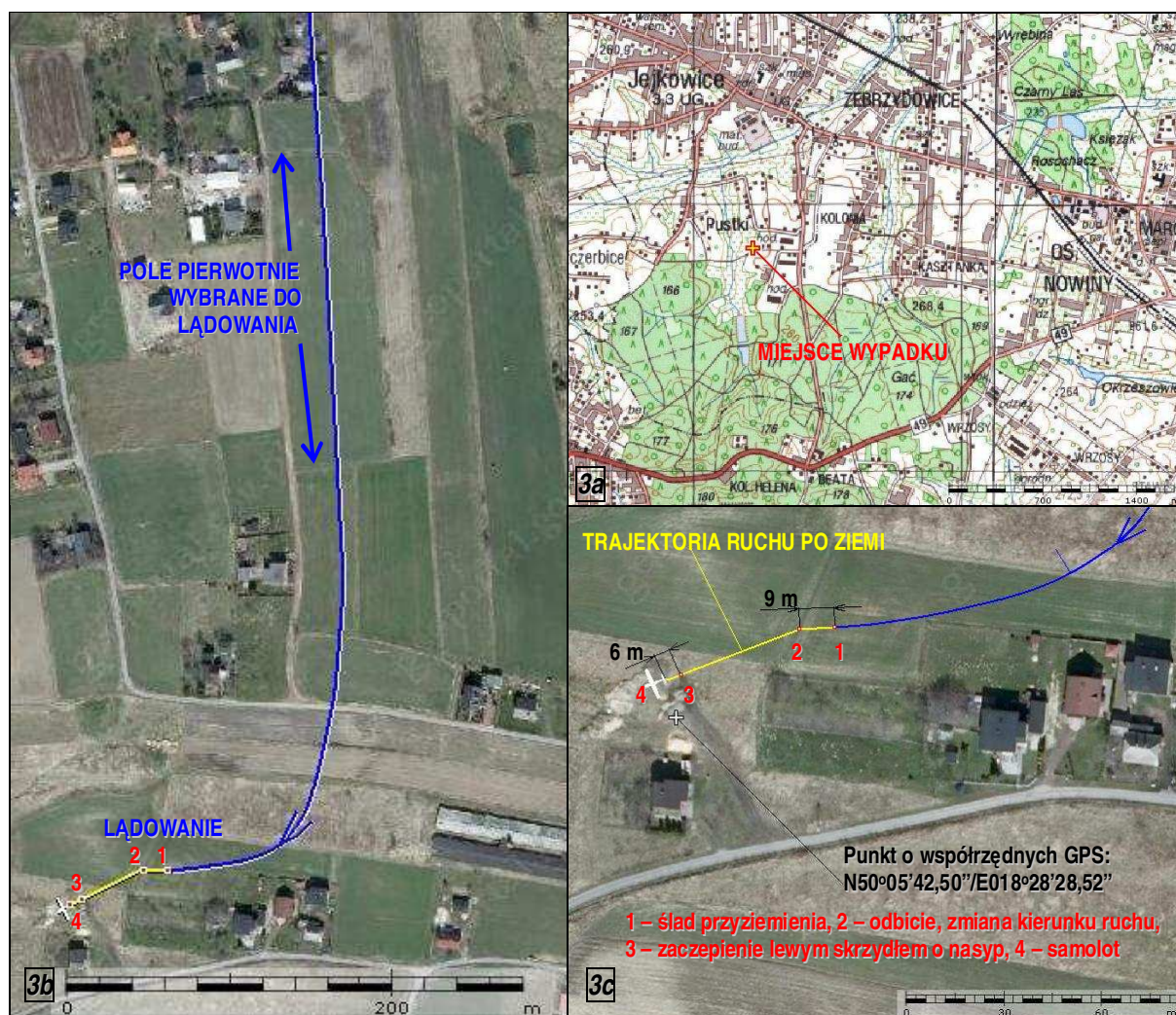
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu ultralekkiego
Aerospool WT-9 Dynamic; SP-SPEC
15 grudnia 2009 r., Jejkowice k/Rybniaka



1 – Samolot Aerospool WT-9 Dynamic SP-SPEC na zdjęciu wykonanym w okresie poprzedzającym wypadek [foto: Internet].



2 – Mapa topograficzna okolic Rybnika z zaznaczonym miejscem wypadku [geoportal].



3 – Miejsce wypadku zaznaczone na mapie topograficznej najbliższej okolicy (3a); końcowy odcinek trasy lotu (3b) i przebieg lądowania (3c); na fotomapach 3b i 3c naniesione elementy sytuacji [geoportal].



4 – Ogólny widok samolotu na miejscu wypadku, w przybliżeniu w kierunku zgodnym z kierunkiem lądowania.



5 - Widok na miejsce wypadku w kierunku ruchu samolotu. Widoczny ślad na ziemi (żółte strzałki), ślad odbicia na miedzy (biała strzałka) i szczątki śmigła na miedzy (czerwone strzałki).

6a, 6b, 6c – Szczątki łopaty śmigła, rozsypane w miejscu uderzenia samolotu w próg terenu na miedzy.



7 – Samolot na miejscu wypadku, widok od przodu.



8 – Samolot na miejscu wypadku, widok $\frac{3}{4}$ od przodu z prawej strony.



9 – Zbliżenie $\frac{3}{4}$ od przodu z lewej strony na kabinę i zespół napędowy.



10 – Samolot na miejscu wypadku, widok $\frac{3}{4}$ od przodu z lewej strony.



11 – Zbliżenie z lewej strony na kabinę i zespół napędowy.



12 – Samolot na miejscu wypadku, widok $\frac{3}{4}$ od tyłu z lewej strony. Zwracają uwagę znaczne nierówności terenowe – wysypisko ziemi po pobliskiej budowie.



13 – Widok lewego skrzydła od strony końcówki. Pod skrzydłem widoczne nieco wysunięte podwozie.



14 – Zbliżenie $\frac{3}{4}$ od tyłu z lewej strony na kabinę, klapę lewego skrzydła i zespół napędowy.



15 – Zbliżenie uszkodzeń kłapy lewego skrzydła od strony krawędzi splywu.



16 – Widok na prawe skrzydło od strony noska – widoczne uszkodzenia.



17 – Widok prawego skrzydła od strony krawędzi splywu i od dołu. Brak zauważalnych uszkodzeń lotki i kłapy.



18a, 18b – Usterzenie pionowe z częściowo oderwanym sterem kierunku.



19 – Uszkodzenia dolnej części steru kierunku i zakończenia kadłuba.



20 – Zbliżenie na uszkodzone osłony silnika i śmigło z prawej strony.



21 – Zbliżenie na osłony silnika i śmigło z kołpakiem od przodu.



22 – Zbliżenie na uszkodzone osłony silnika i śmigło z lewej strony. Widoczne odkształcenie przegrody ogniowej i uszkodzenie skorupy strukturalnej przedniej części kadłuba za przegrodą ogniową. Zmiana położenia osi silnika świadczy o wyraźnym odkształceniu (uszkodzeniu bądź zniszczeniu) łoża silnika.



23 – Ogólny widok wnętrza kabiny.



24 – Lewa część tablicy przyrządów z przyrządami pilotażowo-nawigacyjnymi.



25 – Prawa część tablicy przyrządów z przyrządami kontrolnymi instalacji silnikowych i radiostacją oraz bezpiecznikami.



26 – Środkowa część tablicy z busolą, GPS, przyrządem FLYdat i ICOM.

27a, 27b – Dwa ujęcia pulpitu pionowego pod tablicą przyrządów z elementami sterowania zespołem napędowym, instalacją paliwową oraz wyzwalaczem ratunkowego spadochronu balistycznego. Zachowane położenie manetek zespołu napędowego i zaworu paliwowego.



28 – Centralny pulpit poziomy między fotelami z dźwignią sterowania kłap (czarny uchwyt), dźwignią hamulców (niebieski uchwyt) i dźwignią sterowania położeniem podwozia (zielony uchwyt). Kłapy w położeniu „1”.



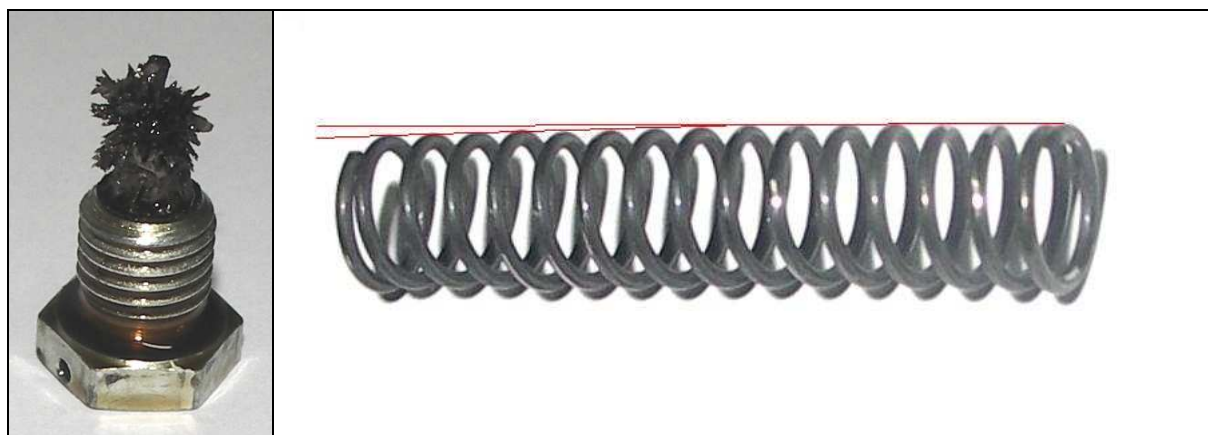
29 – Sterownice nożne lewego fotela – widoczne uszkodzenia struktury kadłuba w ich sąsiedztwie.



30 – Rozmontowana pompa hydrauliczna silnika Rotax 912UL. Strzałką wskazany kulkowy zawór ciśnieniowy.



31 – Kulka, sprężynka i wkręt regulacyjny zaworu ciśnieniowego zespołu pompy olejowej silnika Rotax 912UL.



32 – Korek magnetyczny korpusu pompy z zebranyimi opiłkami.

33 – Sprężynka zaworu ciśnieniowego w zbliżeniu, zauważalne jej trwałe zniekształcenie spowodowane zużyciem, powodujące zwiększone opory ruchu w zaworze i jego nieprawidłowe działanie, które stało się przyczyną wypadku.



34 – Zniszczona głowica cylindra nr 1 silnika Rotax 912UL (wtórne skutki zniszczenia korbowodu).



35 – Wał korbowy z korwą cylindra nr 1 (po demontażu cylindra nr 1) – widoczny odłamek korbowodu tłoka.



36 – Dolna część skrzyni korbowej z wałem korbowym i wałkiem rozrządu. Z lewej strony kadru widoczne odłamki zniszczonego tłoka cylindra nr 1, które wpadły do skrzyni korbowej.



37 – Zniszczony tłok cylindra nr 1 z zerwanym korbowodem. Na korbowodzie widoczne przebarwienie spowodowane zmianami termicznym materiału wskutek znacznego przegrzania w wyniku tarcia z powodu braku doprowadzenia właściwej ilości oleju pod odpowiednim ciśnieniem do pary kinematycznej korbówód-korba cylindra nr 1.



38 – Wał korbowy (z zaznaczoną korba tłoka cylindra nr 1 – K1), uszkodzony tłok cylindra nr 1 z zerwanym korbowodem (T1) i oderwany fragment korbowodu (F1).

Zdjęcia [o ile nie zaznaczono inaczej] - PKBWL

KONIEC