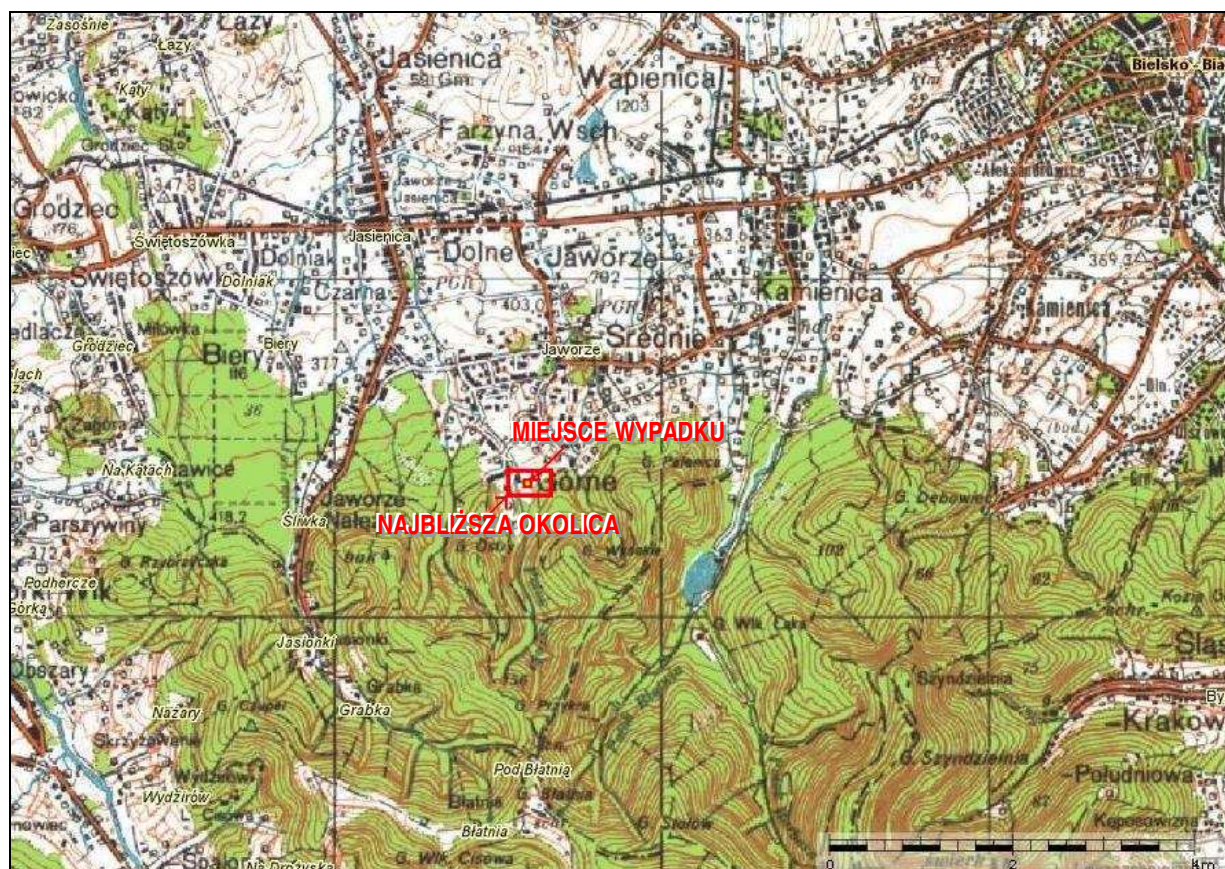


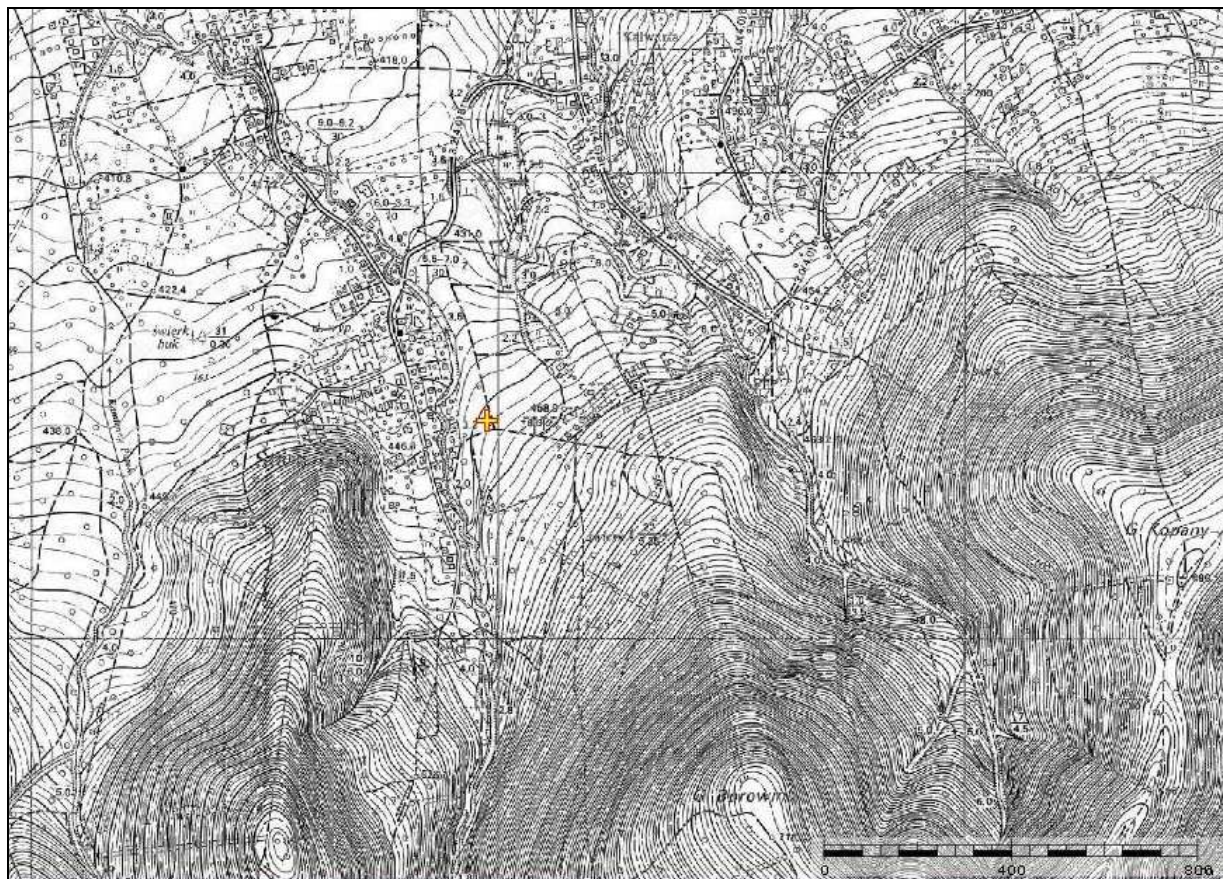
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku śmigłowca Eurocopter EC-120B Colibri; SP-WAM
12 czerwca 2009 r., Jaworze k/Bielska-Białej



1 – Śmigłowiec Eurocopter EC-120B Colibri SP-WAM przed wypadkiem [fot. W.Gorgolewski].



2 – Lokalizacja okolicy i miejsca wypadku na mapie topograficznej.



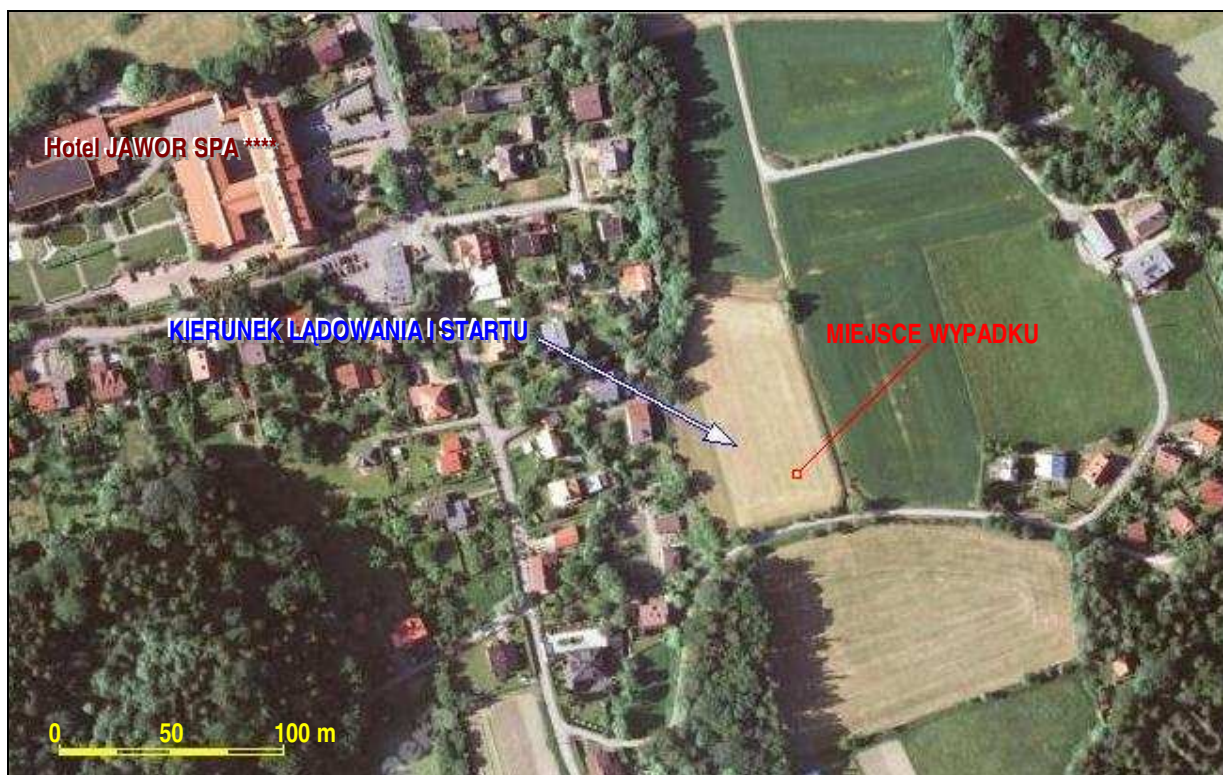
3 – Blizsza lokalizacja miejsca wypadku na mapie warstwicowej.



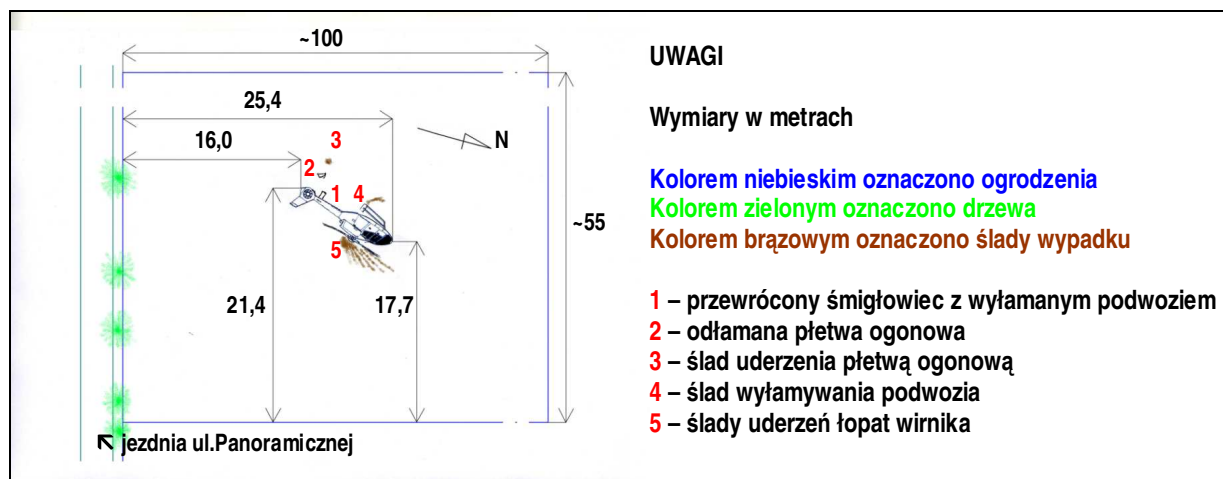
4 – Najblizsze otoczenie miejsca wypadku na mapie warstwicowej.



5 – Najbliższe otoczenie miejsca wypadku na ortofotomapie.



6 – Najbliższe otoczenie miejsca wypadku na zdjęciu lotniczym, zaznaczone elementy sytuacji.



7 – Szkic miejsca wypadku z opisem.



8 – Miejsce wypadku i jego najbliższe otoczenie.



9 – Rozbity śmigłowiec na miejscu wypadku.



10 – Rozbity śmigłowiec na miejscu wypadku.



11 – Rozbity śmigłowiec na miejscu wypadku.



12 – Rozbity śmigłowiec na miejscu wypadku.



13 – Rozbity śmigłowiec na miejscu wypadku.



14 – Rozbity śmigłowiec na miejscu wypadku.



15 – Rozbity śmigłowiec na miejscu wypadku.



16 – Rozbity śmigłowiec na miejscu wypadku.



17 – Ślad płozy ogonowej i odłamana płetwa statecznika pionowego.



18 – Uszkodzenia tylnej części kadłuba. Widoczne ukręcenie z nadłamaniem belki ogonowej i złamana prawa część statecznika poziomego oraz uszkodzenia obudowy fenestronu po odłamaniu płetwy statecznika pionowego z płożą ogonową.



19 – Ślady łopat wirnika głównego na ziemi, świadczące o obrocie śmigłowca wokół osi pionowej z jednoczesnym przewracaniem się na prawą stronę.



20 – Zniszczony wirnik główny i jego ślady na ziemi.



21 – Nasady łopat wirnika głównego po demontażu.



22 – Widok na śmigłowiec od tyłu. Zwraca uwagę skrzywienie kadłuba wskutek skrętnego zniszczenia belki ogonowej.



23 – Zniszczone podwozie.



24 – Zniszczone podwozie.



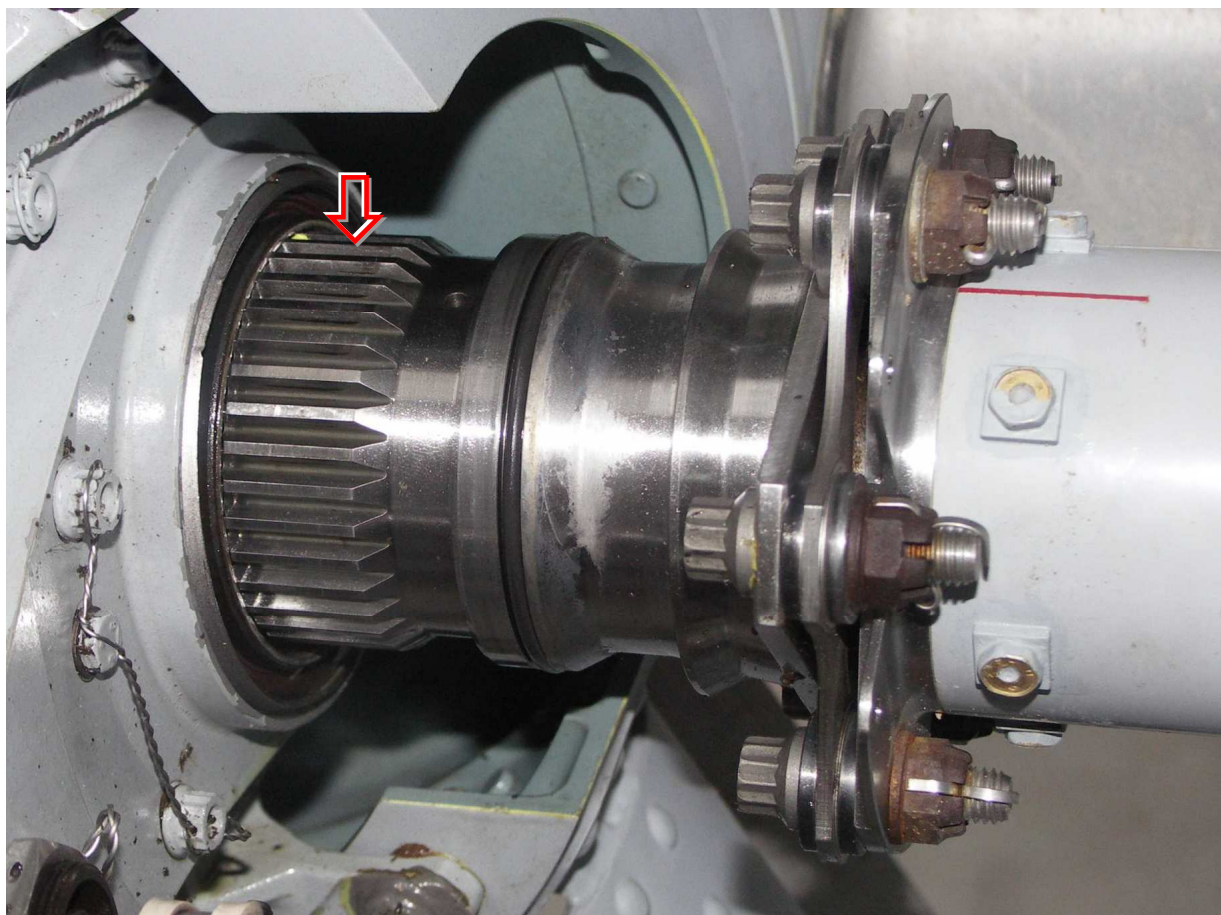
25 – Zniszczone podwozie po zdemontowaniu.



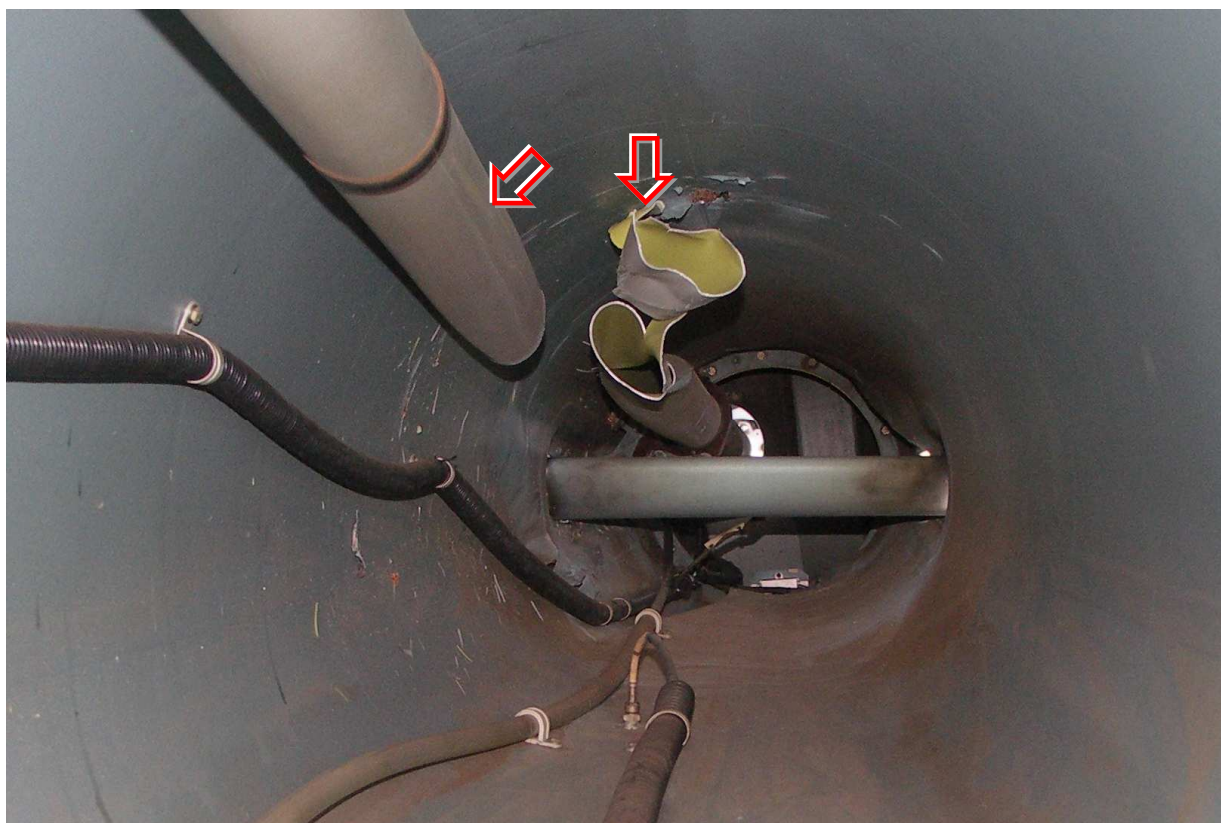
26 – Zniszczone podwozie po zdemontowaniu. Na drugim planie zniszczone łopaty wirnika głównego.



27 i 28 – Widok fenestronu z lewej i prawej strony.



29 – Połączenie wału napędowego fenestronu z przekładnią kątową fenestronu. Zwraca uwagę wysunięcie wielowypustowego sprzęgła wału z przekładni spowodowane jego „skróceniem” w wyniku zniszczenia.



30 – Widok wnętrza belki ogonowej. Dobrze widoczny zniszczony wał napędowy fenestronu (wskazany strzałkami) oraz zniszczenia struktury belki w rejonie przejścia dźwigarka statecznika poziomego.



31 – Wejście wału napędowego fenestronu z belki ogonowej i kadłuba w przegrodę ogniową zespołu napędowego.



32 – Tylny przedział kadłuba (bagażnik).



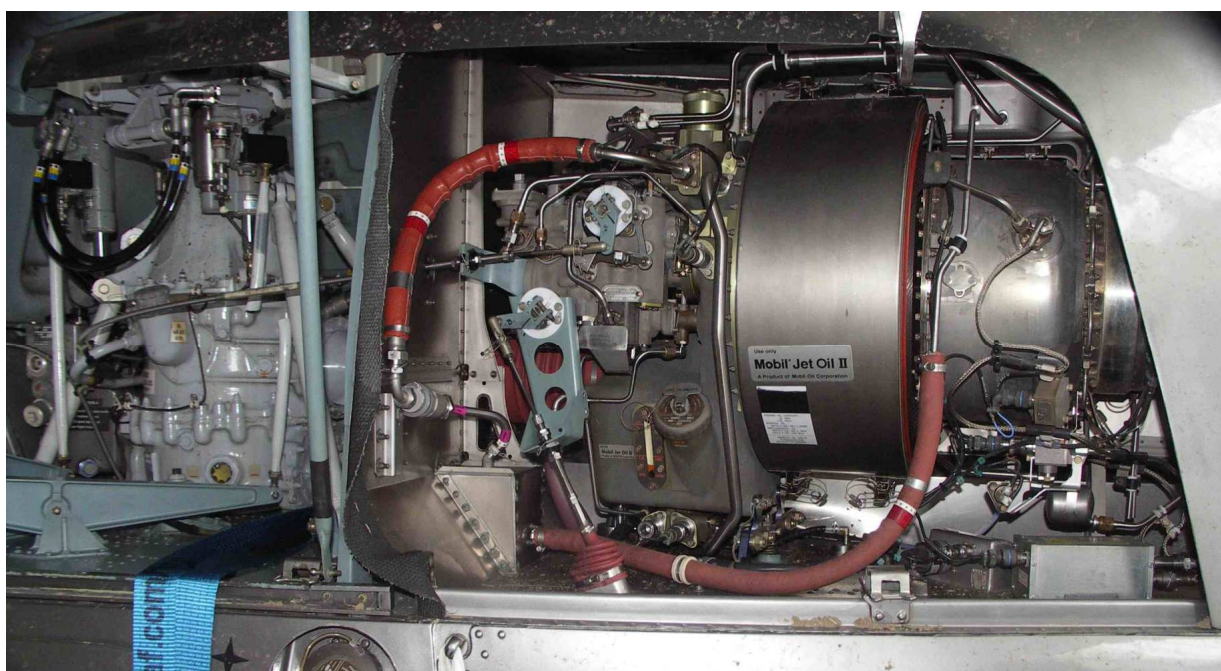
33 i 34 – Dolne pokrywy kadłuba po zdemontowaniu. Na jednej z nich poprzednie znaki rozpoznawcze.



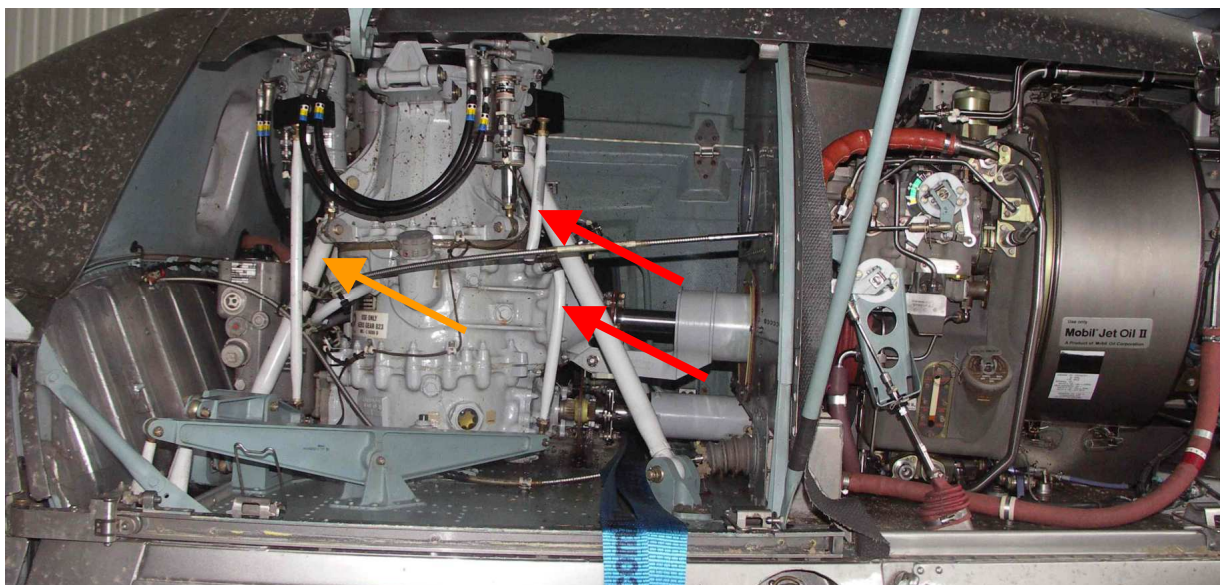
35 – Kadłub śmigłowca unoszony dźwigiem na miejscu wypadku. Widoczne uszkodzenie (wyboczenie) popychacza sterowania wirnikiem głównym.



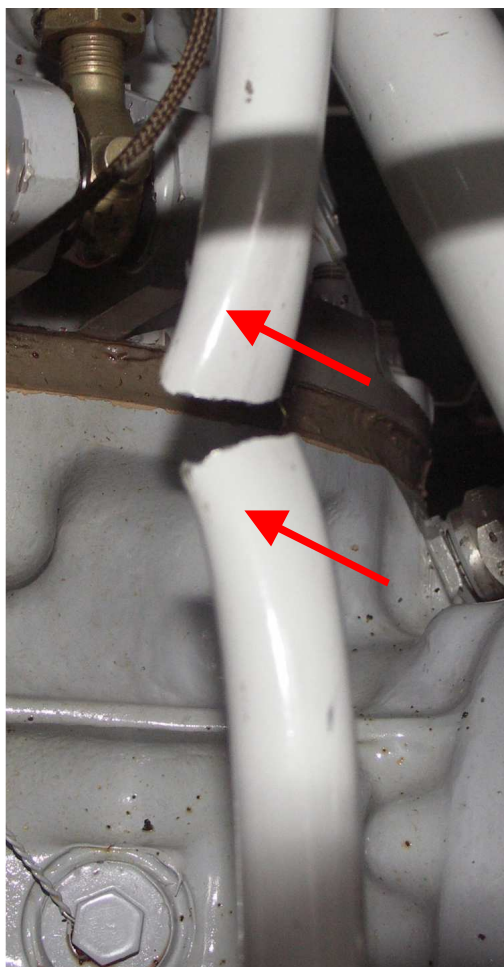
36 – Zbliżenie fragmentu kadłuba, pokazujące wyboczony popychacz sterowania wirnikiem głównym.



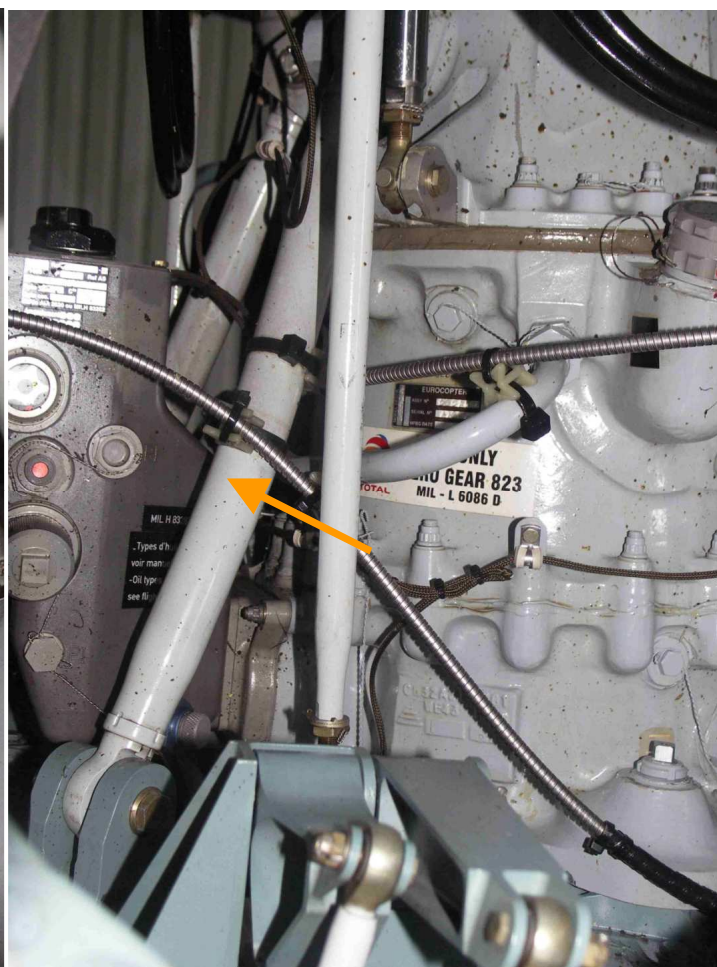
37 – Zespół napędowy, lewa strona.



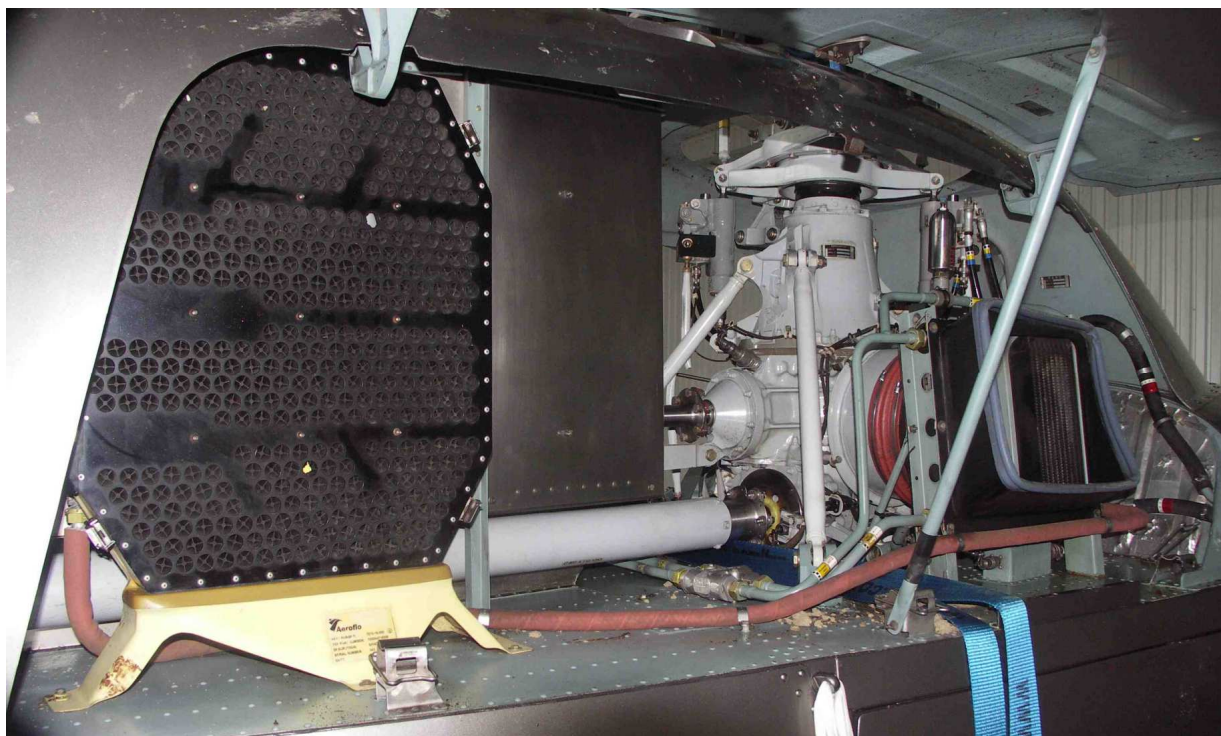
38 – Zespół napędowy, lewa strona. Czerwonymi strzałkami pokazany zniszczony popychacz sterowania wirnika głównym, pomarańczową strzałką – wyboczony przedni pręt łoża przekładni głównej.



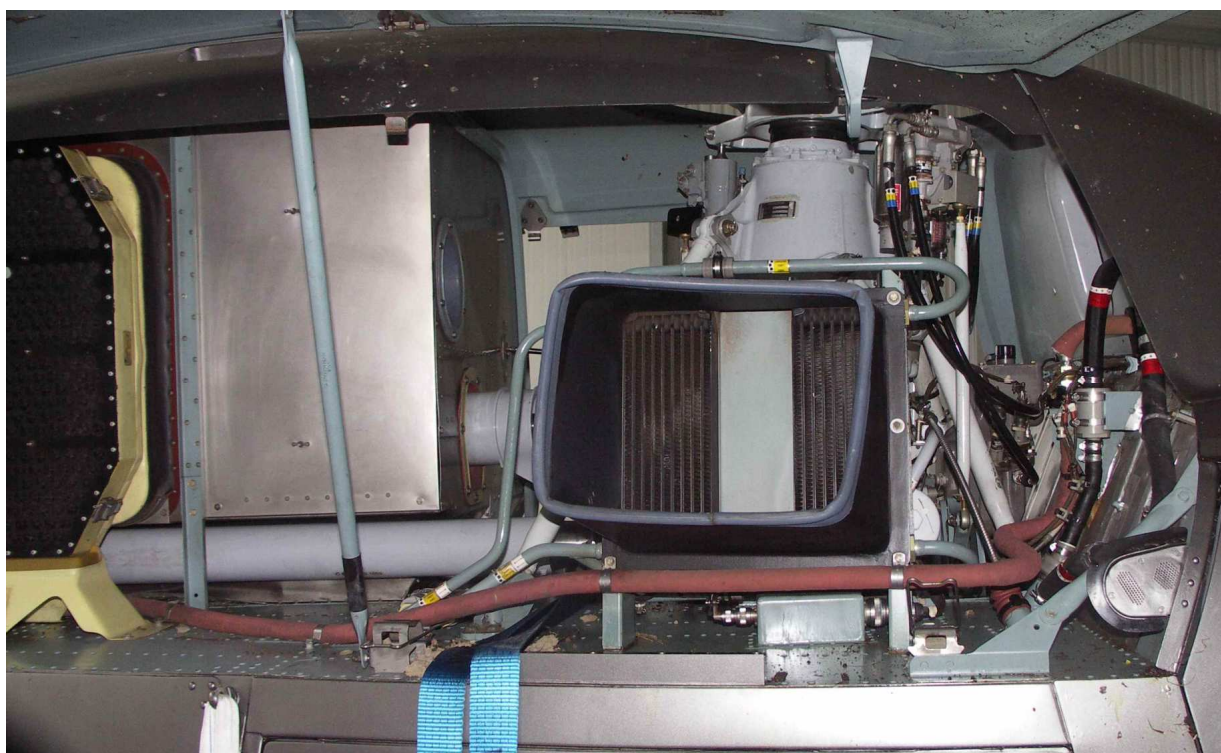
39 – Zbliżenie zniszczonego (wyboczonego) popychacza sterowania wirnikiem głównym.



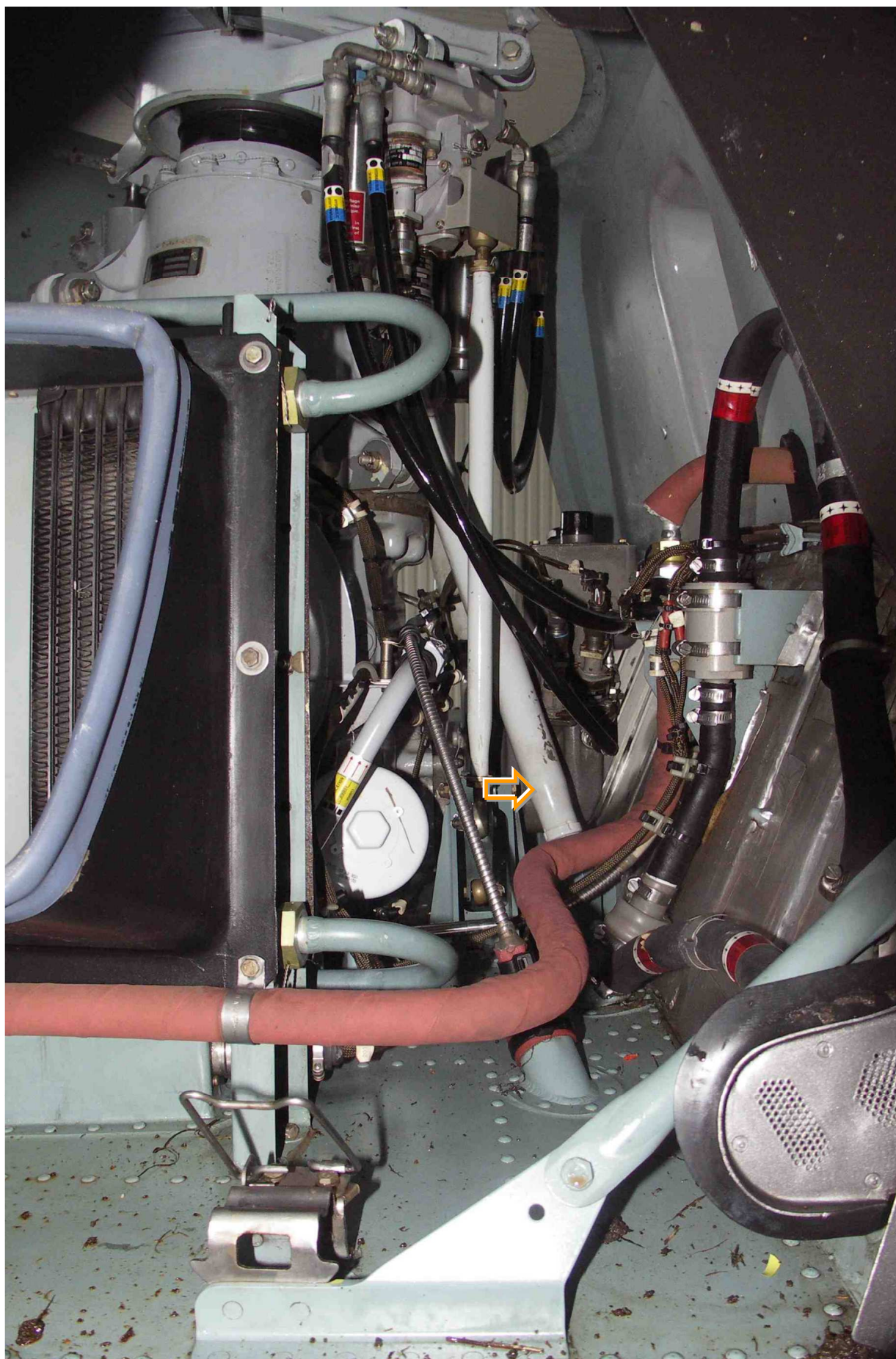
40 – Zbliżenie na wyboczony przedni pręt łoża przekładni głównej.



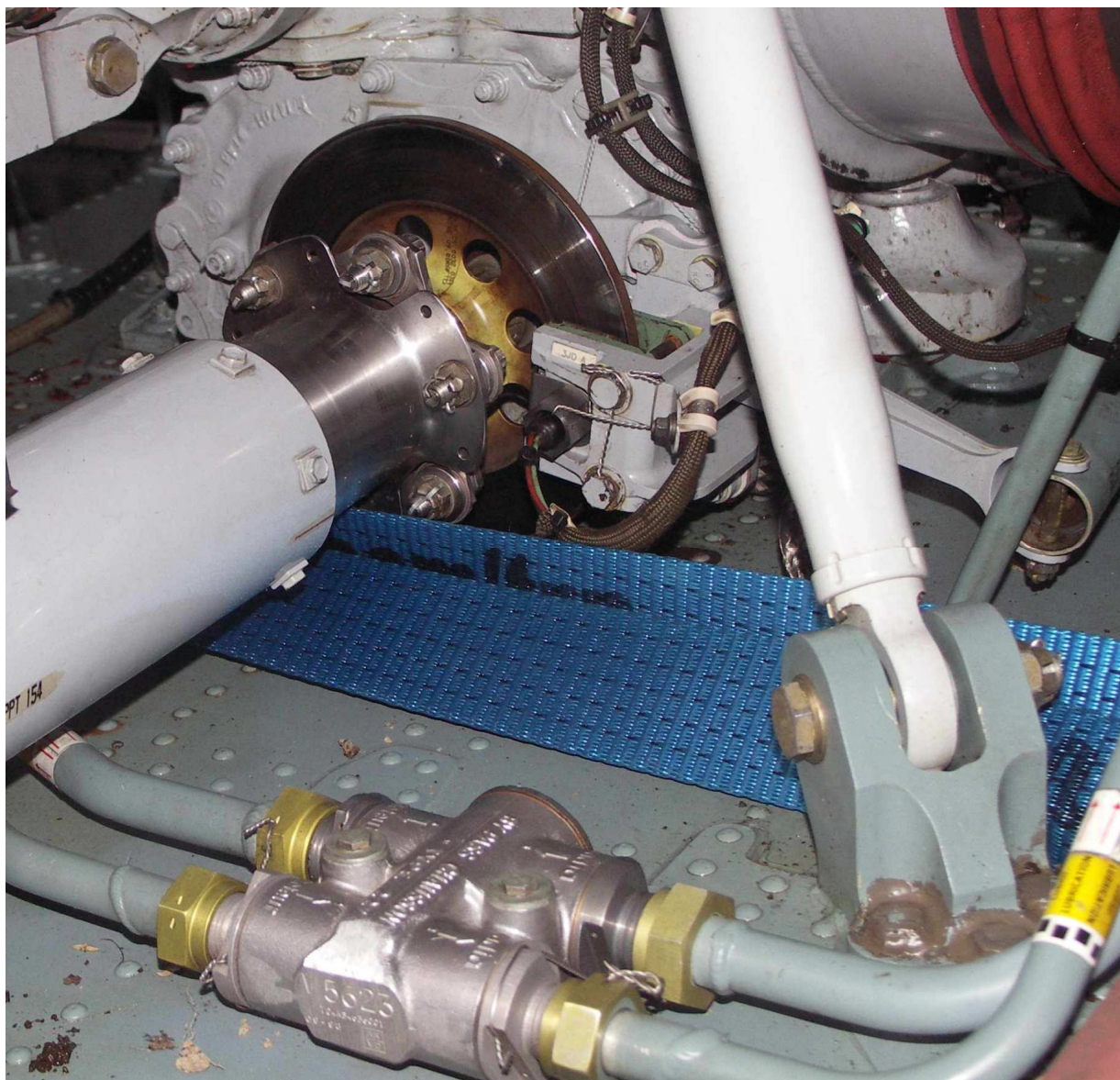
41 – Zespół napędowy, prawa strona $\frac{3}{4}$ od tyłu. Widoczny filtr powietrza wlotowego do silnika, wejście wału silnika do korpusu przekładni głównej i wyjście wału napędowego fenestronu z korpusu przekładni głównej.



42 – Zespół napędowy, przednia część. Z prawej strony kadru widoczna przekładnia główna z chłodnicą oleju, z lewej – obudowa wlotu powietrza do silnika.



43 – Zbliżenie fragmentu przedniej części zespołu napędowego z prawej strony. Pomarańczową strzałką wskazany wyboczony przedni pręt łoża przekładni głównej.



44 – Zbliżenie na wyjście wału napędowego fenestronu z korpusu przekładni głównej. Widoczne szczegóły konstrukcji przedniego sprzęgła wału i hamulec tarczowy układu wirnikowego oraz (na pierwszym planie) zamocowanie prawego tylnego pręta łoża przekładni głównej do struktury kadłuba.



45 – Wnętrze kabiny, prawa strona – widok ogólny.



46 – Górny pulpit sterowania – widoczna dźwignia zaworu odcinającego dopływ paliwa do silnika w położeniu „zamknięte”.



47 – Zbliżenie zawieszenia przednich foteli – widać, że nie nastąpiło ich przemieszczenie pionowe w prowadnicach tłumiących.



48 – Wnętrze kabiny, lewa strona.



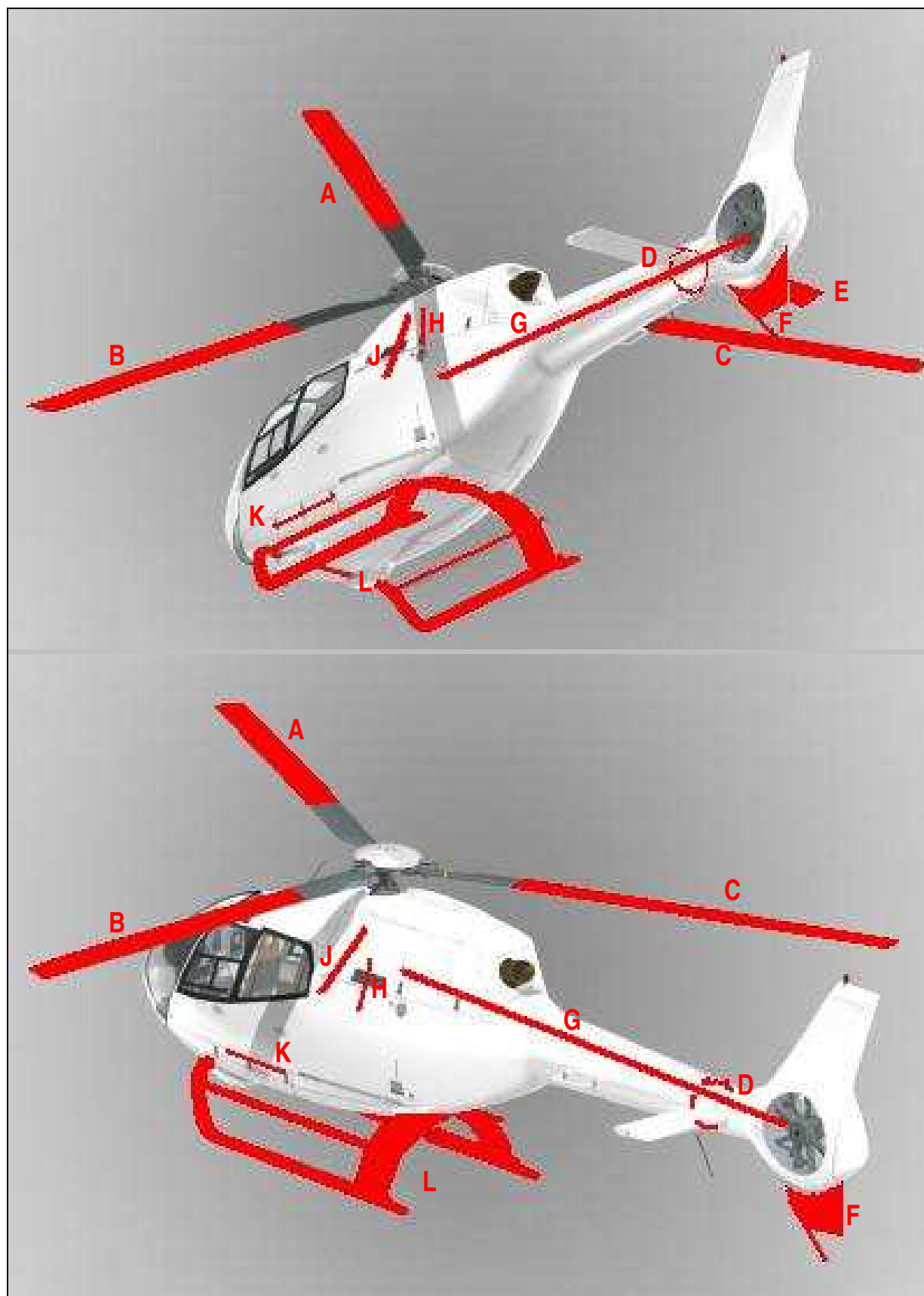
49 – Wnętrze kabiny, widok na tablicę przyrządów, pulpit centralny i sterownice.



50 – Tablica przyrządów.



51 – Pulpit centralny z radiostacjami.



52 i 53 – Uszkodzenia śmigłowca: A, B, C – zniszczone łopaty wirnika głównego, D – ukręcona i nadłamana belka ogonowa, E – złamany statecznik poziomy, F – odłamana płetwa statecznika pionowego z płożą ogonową, G – ukręcony wał napędowy fenestronu, H – zniszczony (złamany przez wyboczenie) popychacz sterowania wirnikiem głównym, J – wyboczony przedni pręt łoża przekładni głównej, K – wyboczony popychacz sterowania wirnikiem głównym, L – wyłamane podwozie.

	OVER LIMIT		750		
	TIME	LIMIT	MAX		
TRQ	000 mn 00 s	>TRQ TRA			Pg - ↑ + ↓ 31
	000 mn 00 s	>TRQ MED	000 %		
	000 mn 00 s	>TRQ EXT			
T4	000 mn 00 s	>T4 LOU	000 °C		
	000 mn 00 s	>T4 MED	000 °C		
	000 mn 00 s	>T4 HI			
NG	000 mn 00 s	>NG MNT	000.0 %		
	000 mn 00 s	>NG TRA			
NF	000 mn 00 s	>NF TRA	000 RPM		
	000 mn 00 s	>NF EXT			
NR	000	000	000	000	000 RPM

54 – Odczyt przekroczeń parametrów pracy zespołu napędowego – brak zapisu z ostatniego lotu zakończonego wypadkiem.

K O N I E C