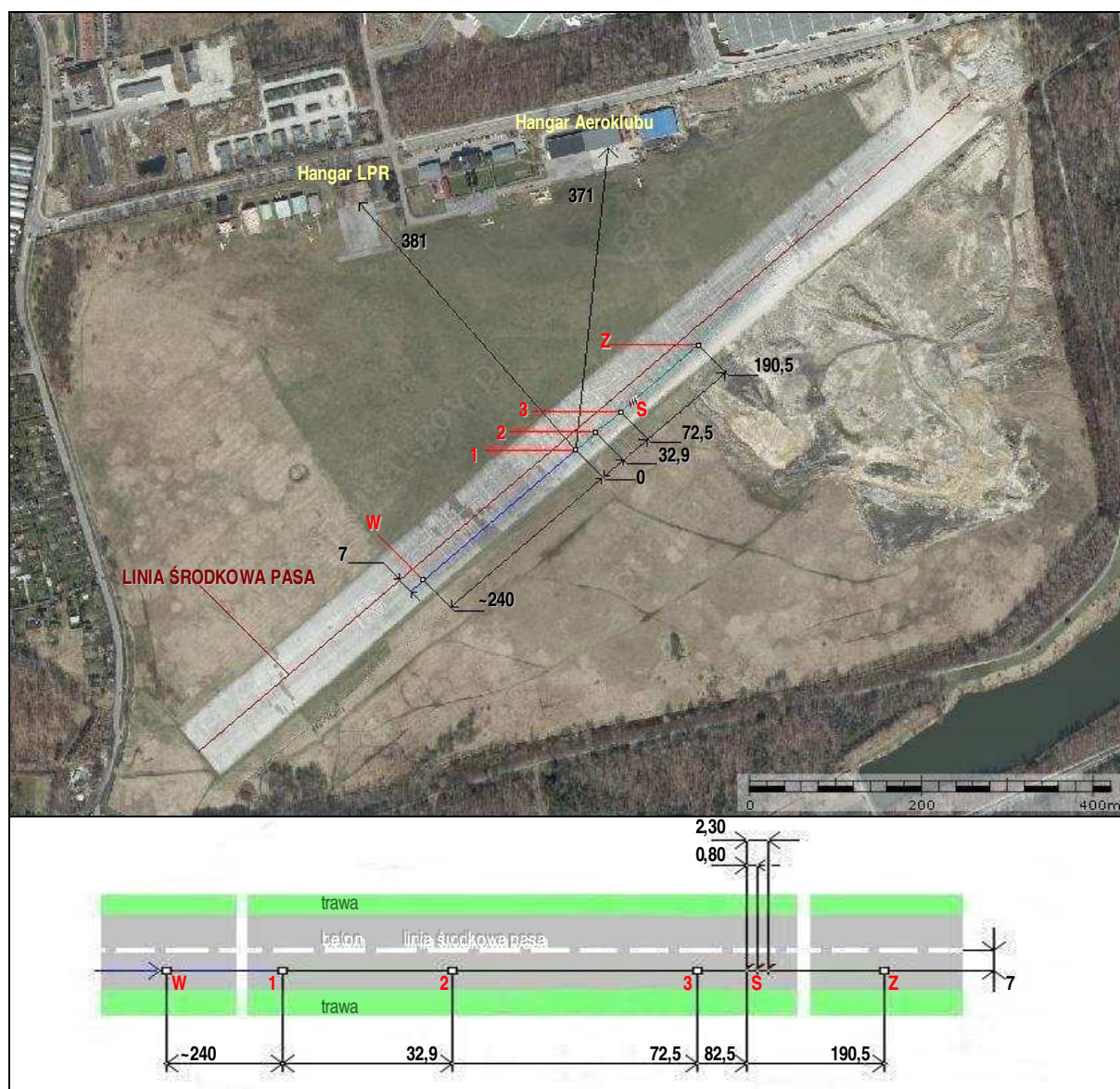


ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu ultralekkiego DV-1 Skylark; SP-SASL
30 czerwca 2009 r., lotnisko Katowice-Muchowiec [EPKM]



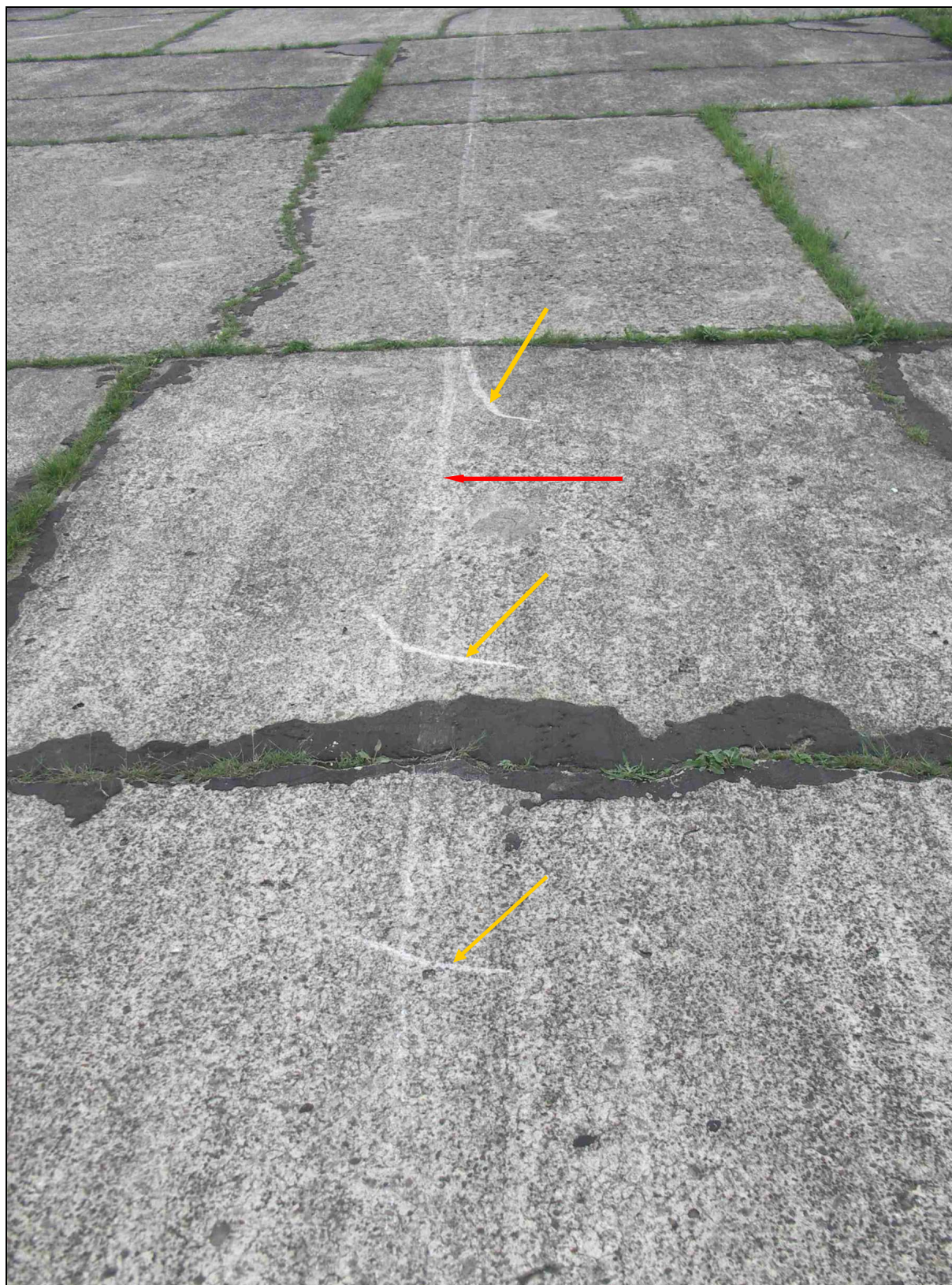
1 – Samolot DV-1 Skylark SP-SASL na lotnisku Katowice-Muchowiec (zdjęcie sprzed wypadku).



2 i 3 – Zdjęcie lotnicze lotniska Katowice-Muchowiec z naniesionymi elementami sytuacji i szkic miejsca wypadku. Wymiary podane w metrach [kolor czarny]. W – punkt wyrównania, 1 – pierwszy ślad, 2 – drugi ślad, 3 – początek ciągłej rysy na beton, S – trzy ślady łopaty śmigła, Z – miejsce zatrzymania się samolotu. Szerokość całkowita betonowego pasa startowego lotniska Katowice-Muchowiec wynosi 60 m, a wydzielonej betonowej drogi startowej - 30 m.



4 – Ślad pierwszego przyziemienia.



5 – Ślady kontaktu łopat śmigła z betonową nawierzchnią pasa startowego (żółte strzałki), w całym polu widzenia ciągła rysa na betonie, spowodowana tarciem uszkodzonej nogi podwozia przedniego (czerwona strzałka).



6 – Samolot po wypadku, widok od przodu.



7 – Samolot po wypadku, widok $\frac{3}{4}$ od przodu z lewej strony.



8 – Samolot po wypadku, widok z lewej strony. Klapy przestawione w położenie „do lądowania”.



9 – Samolot po wypadku, widok $\frac{3}{4}$ od tyłu z lewej strony. Klapy przestawione w położenie „do lądowania”.



10 – Samolot po wypadku, widok od tyłu. Klapy przestawione w położenie „do lądowania”.



11 – Samolot po wypadku, widok $\frac{3}{4}$ od tyłu z prawej strony. Klapy przestawione w położenie „do lądowania”.



12 – Samolot po wypadku, widok z prawej strony. Klapy przestawione w położenie „do lądowania”.



13 – Samolot po wypadku, widok $\frac{3}{4}$ od przodu z prawej strony.



14 – Uszkodzona płoza ogonowa.

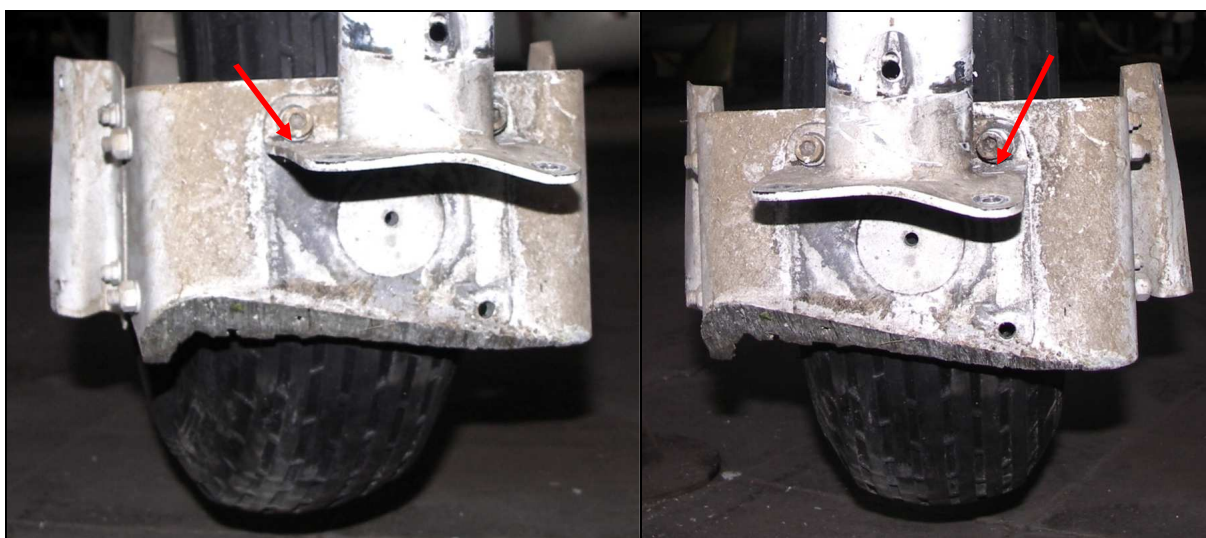


15, 16 – Zbliżenie na uszkodzone podwozie przednie z lewej i prawej strony.



17 – Zbliżenie na podwozie przednie od przodu.

18 – Rozłączony układ chłodzenia.



19, 20 – Odgięta do tyłu stopka goleni podwozia przedniego z widelcem koła, wyrwane dwie przednie śruby mocujące widelec do stopki. Krawędzią zginania stopki stała się linia wyznaczona przez krawędzie tyłowej pary śrub mocujących widelec do stopki (czerwone strzałki). Widoczne silne starcie krawędzi widelca o betonową powierzchnię pasa startowego.



21 – Górna część goleni podwozia przedniego z lewej strony. Dobrze widoczne jej odkształcenie (zgięcie) i kontaktowe zużycie przy dolnym węźle mocowania (strzałka).



22 – Dolna część goleni z widelcem i kołem, prawa strona.



23 – Dolna część goleni z widelcem i kołem, lewa strona. Strzałką wskazana poluzowana wskutek zerwania gwintu lewa tylna śruba mocująca widelec do stopki goleni. Para przednich śrub włożona w otwory stopki.



24 – Zerwane przednie śruby mocujące widelec koła do stopki goleni podwozia przedniego.



25 – Śmigło w zbliżeniu – dobrze widoczne uszkodzenia końcówek łopatek.



26 – Wnętrze kabiny samolotu.



27 – Dźwignia sterowania klapami, przestawiona po wypadku do położenia „40°”.

KONIEC