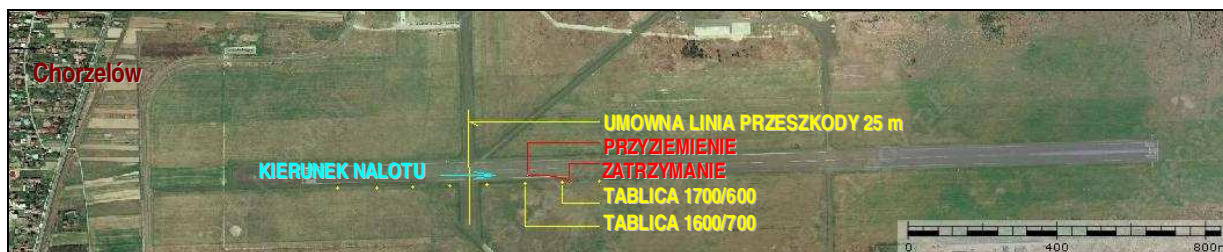


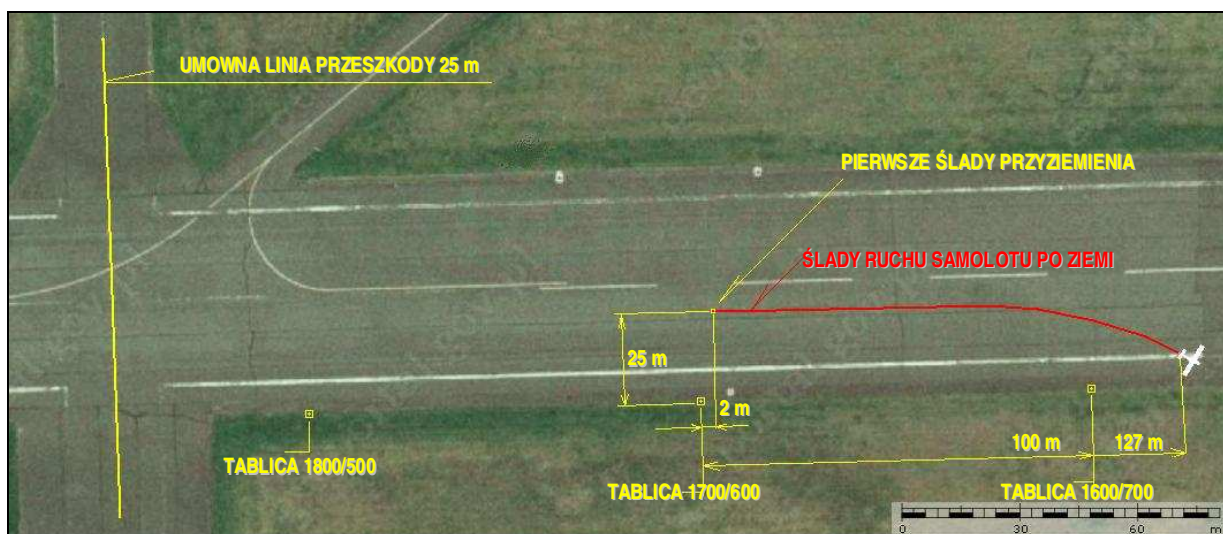
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu PZL M-26 01 Iskierka; SP-DIF
16 czerwca 2010 r., lotnisko Mielec [EPML]



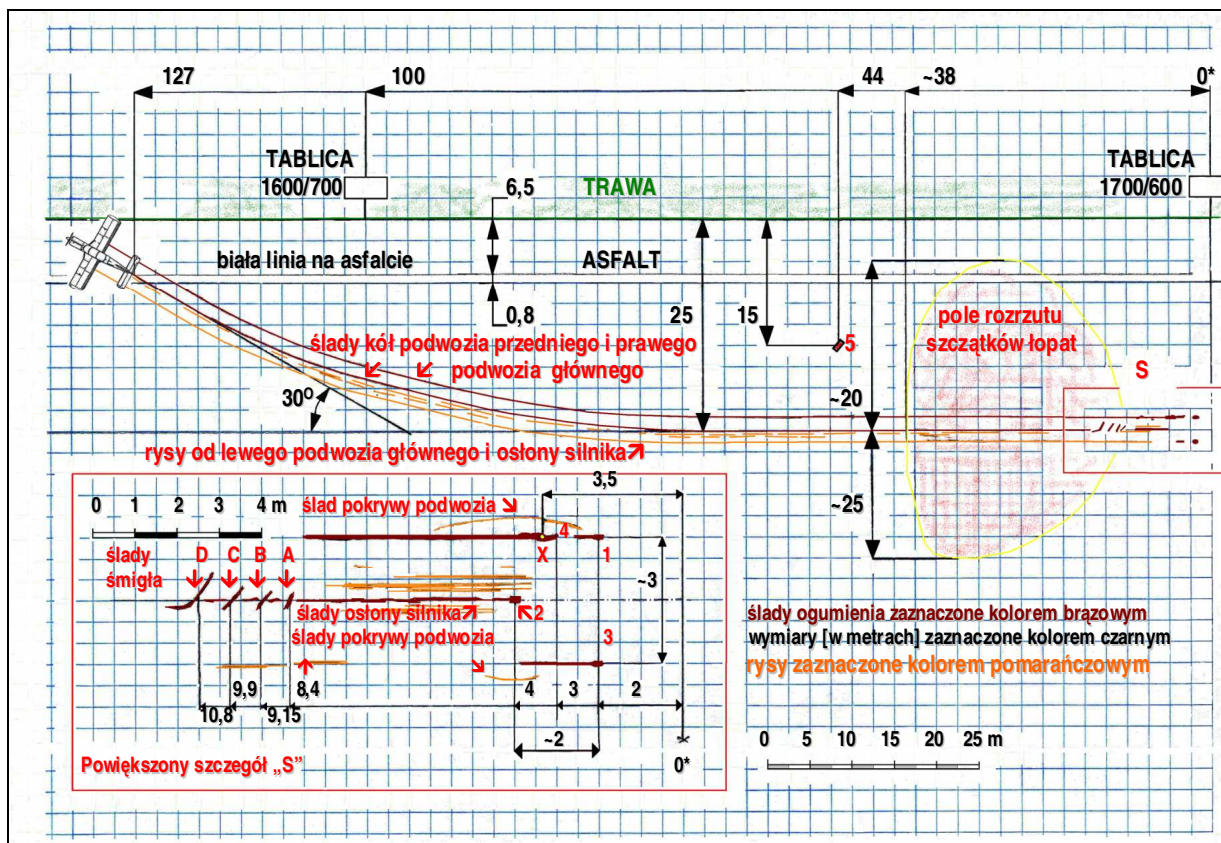
1 – Samolot PZL M-26 01 Iskierka nr fabr. 1AP002-07 SP-DIF – zdjęcie sprzed wypadku [foto: Internet].



2 – Pas startowy lotniska Mielec [EPML] na fotomapie z zaznaczonymi elementami sytuacji wypadku [podkład: geoportal].



3 – Najbliższa okolica miejsca wypadku na fotomapie z zaznaczonymi elementami sytuacji [podkład: geoportal].



4 – Szkic miejsca wypadku z opisem.

0° - początek bazy wymiarowej (współrzędna tablicy 1700/600),

1 – ślad przyziemiaenia koła prawego podwozia głównego,

2 – ślad przyziemiaenia koła podwozia przedniego,

3 – ślad przyziemiaenia koła lewego podwozia głównego,

4 – drugi ślad koła prawego podwozia głównego z wgłębieniem [X] od uderzenia obręczą koła,

5 – oderwana pokrywa gołeni prawego podwozia głównego,

A, B, C, D – ślady łopat śmigła

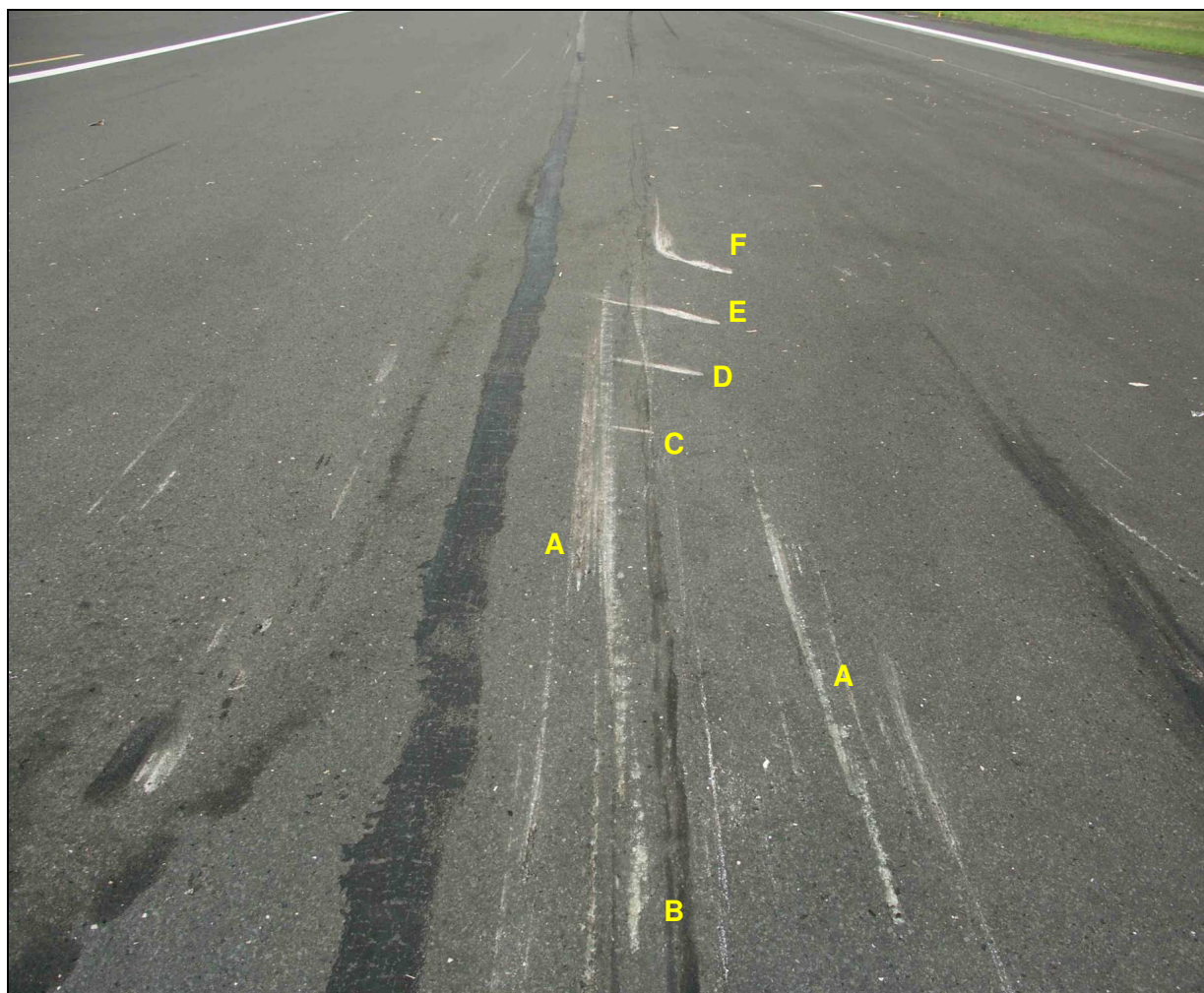
Ślady ogumienia kół podwozia przedniego i prawego podwozia głównego mają charakter toczenia ze ścieraniem



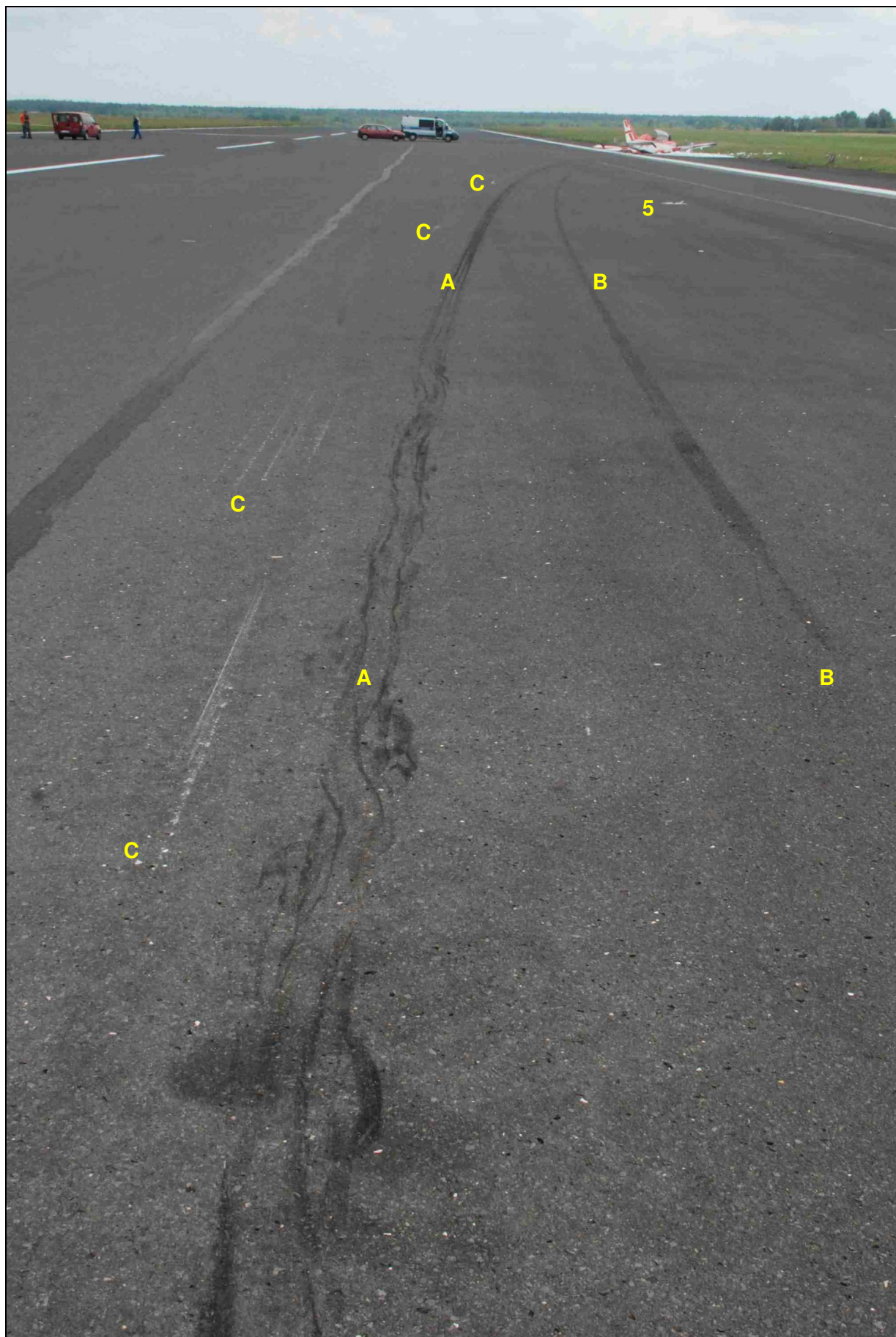
5 – Ślady przyziemiaenia. Dalej widoczne rozsypane drobne szczątki łopat śmigła oraz odłamki obręczy koła przedniego podwozia.



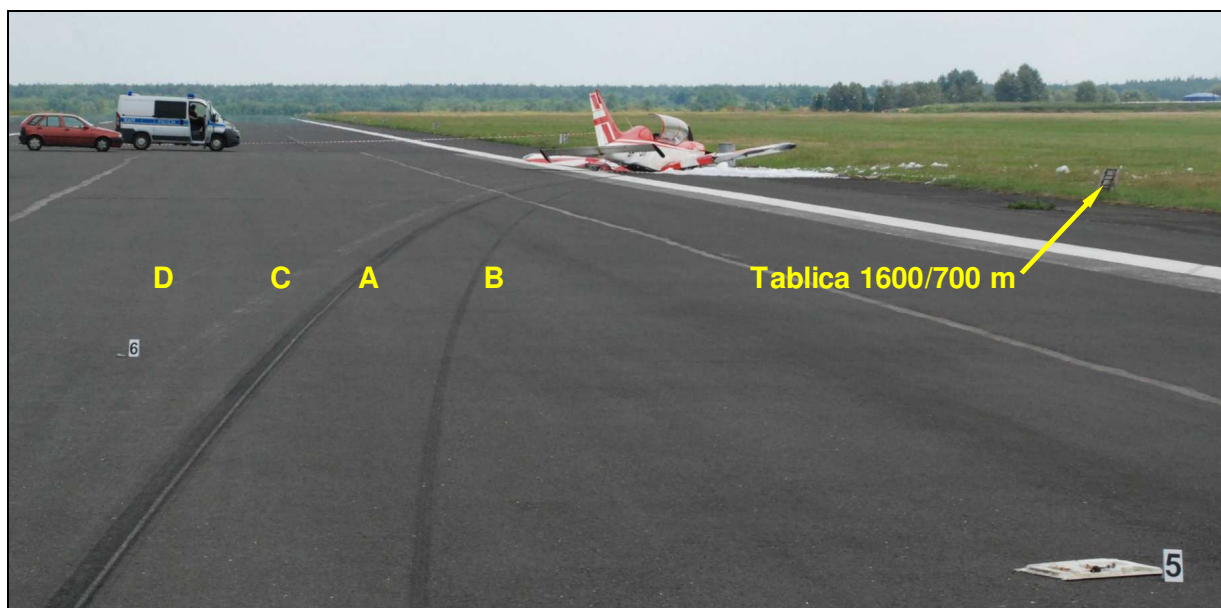
6 – Ślady przyziemienia: 1 – prawe podwozie główne, 2 – podwozie przednie (dalej ślad ścierania dolnej osłony silnika), 3 – lewe podwozie główne, 4 – początek śladu ścierania pokrywy prawego podwozia głównego, X – wgłębienie w asfalcie spowodowane uderzeniem krawędzi obręczy koła prawego podwozia głównego [foto: Policja].



7 – Ślady ścierania dolnej osłony silnika [A], ślad koła przedniego podwozia [B] i ślady uderzeń topat śmigła [C, D, E, F] na asfaltowej nawierzchni pasa startowego. Widoczne rozsypane drobne odłamki topat śmigła i krawędzi obręczy koła podwozia przedniego.



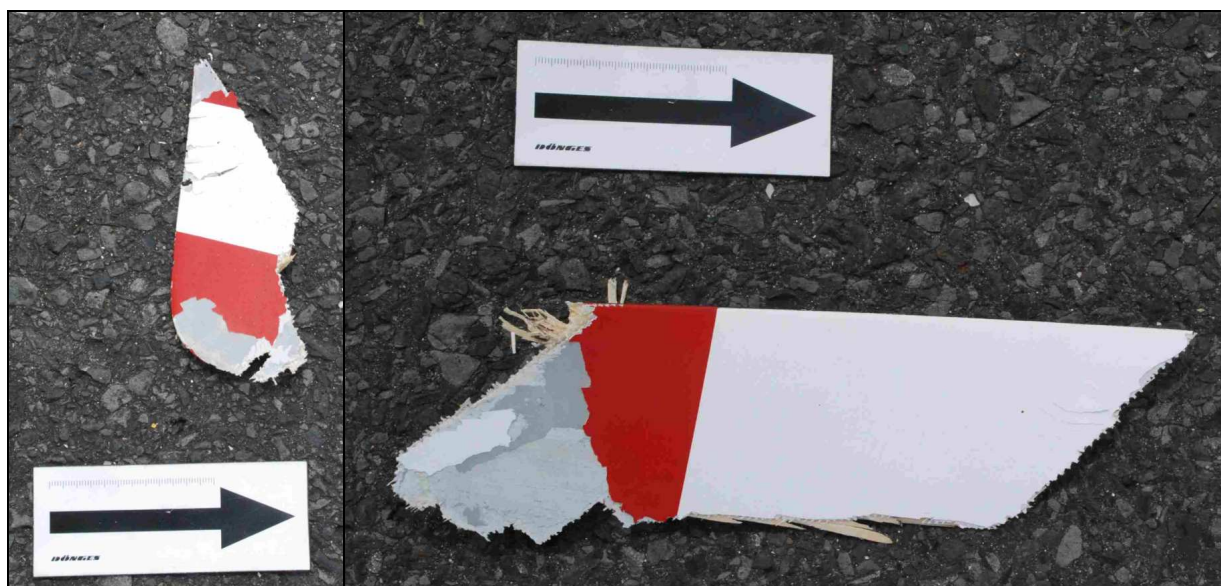
8 – Wyraźny ślad niszczenia ogumienia podwozia przedniego [A], słabszy ślad ogumienia prawego podwozia głównego [B] i ślady ścierania dolnej ostony silnika [C]. Na dalszym planie widoczna oderwana pokrywa prawego podwozia głównego [5]. [foto: Policja]



9 – Końcowy odcinek śladu samolotu. Wyraźny ślad niszczenia ogumienia podwozia przedniego [A] i słabszy ślad ogumienia prawego podwozia głównego [B], ślad ścierania dolnej osłony silnika [C] oraz rysę pozostawioną przez wylamane lewe podwozie główne [D]. Widoczna oderwana pokrywa prawego podwozia głównego [5] i odłamany fragment obręczy koła podwozia przedniego[6]. [foto: Policja].



10 – Odłamane podczas przyziemienia dwa fragmenty obręczy koła podwozia przedniego.



11, 12 – Odłamki topat śmigła [foto: Policja].



13, 14 – Oderwana pokrywa prawego podwozia głównego [foto: 13-Policja, 14-PKBWL].



15 – Rozbity samolot, widok ¾ od przodu z prawej strony.



16 – Rozbity samolot, widok z prawej strony.



17 – Rozbity samolot, widok ¾ z prawej strony od tyłu



18 – Rozbity samolot, widok od tyłu.



19 – Rozbity samolot, widok ¾ od tyłu z lewej strony.



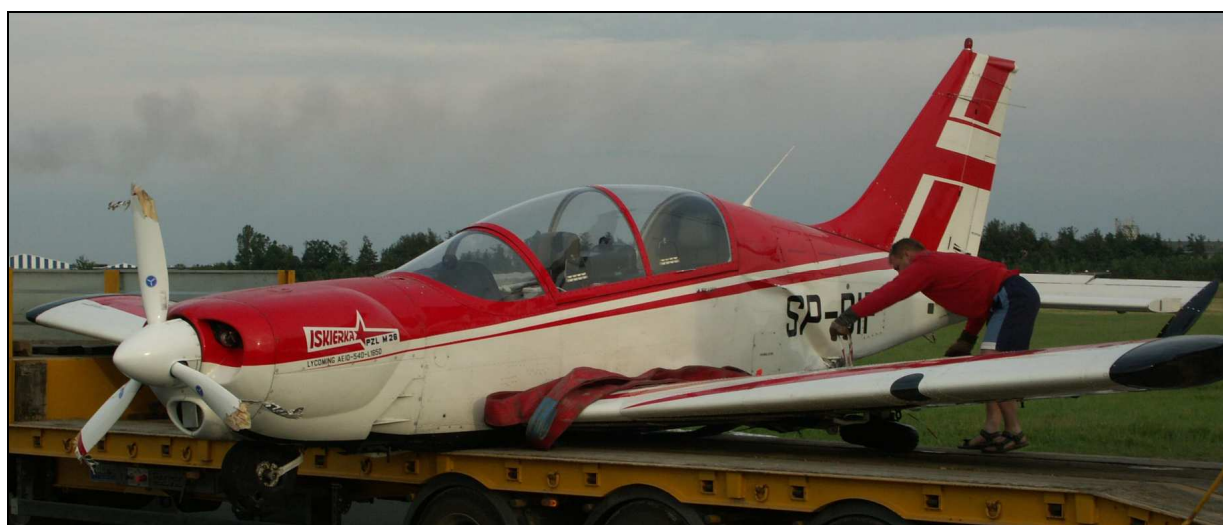
20 – Rozbity samolot, widok z lewej strony.



21 – Rozbity samolot, widok ¾ od przodu z lewej strony.



22 – Rozbity samolot, widok od przodu.



23 – Rozbity samolot po załadunku na platformę transportową.



24 – Zbliżenie na zniszczone śmigło i przednią część osłon silnika.



25, 26, 27 – Końcówki łopat zniszczonego śmigła.



28 – Zniszczone śmigło i osłony silnika, pod nimi wyłamane podwozie przednie – widok z prawej strony.



29 – Widok od tyłu na uszkodzone prawe skrzydło i prawą burtę kabinowej części kadłuba.



30 – Widok z prawej strony na uszkodzone prawe skrzydło i prawą burtę kabinowej części kadłuba.



31 – Widok z prawej strony na uszkodzone prawe skrzydło i prawą burtę kabinowej części kadłuba.



32 – Zbliżenie na zniszczony szew nitowy górnego pokrycia prawego skrzydła [foto: Policja].



33 – Zniszczone pokrycia prawej burty tylnej części kadłuba.



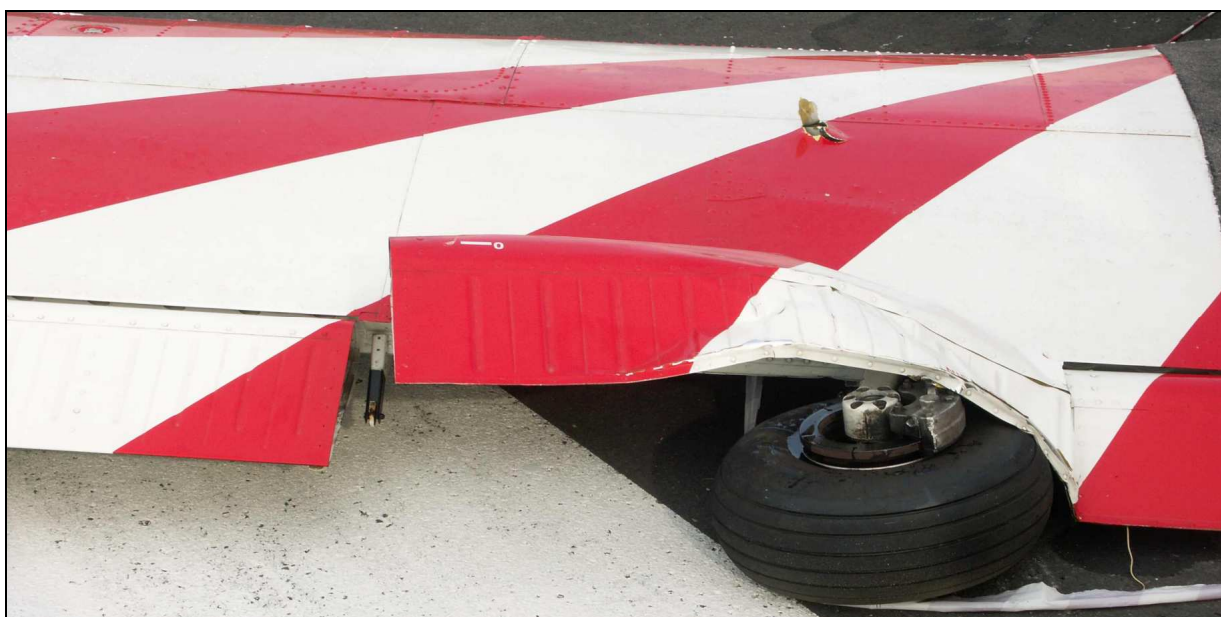
34 – Zbliżenie na lewe skrzydło z lewej strony [foto: Policja].



35 – Zbliżenie na lewe skrzydło z lewej strony, widoczna zniszczona kłapa, koło wyłamanego podwozia głównego, zniszczone pokrycia lewej burty kadłuba i złamany stopień. Obok samolotu akumulator [8]. [foto: Policja].



36, 37 – Zbliżenia na lewe skrzydło z lewej strony, widoczna zniszczona kłapa, koło wyłamanego podwozia głównego, przebite górne pokrycie w rejonie mocowania goleni podwozia głównego, zniszczone pokrycia lewej burty kadłuba i złamany stopień.



38 – Zbliżenie na lewe skrzydło od tyłu, widoczna zniszczona kłapa, koło wyłamanego podwozia głównego i przebite pokrycie górne w rejonie mocowania goleni podwozia.



39 – Zbliżenie na lewe skrzydło z lewej strony, widoczna zniszczona kłapa, koło wyłamanego podwozia głównego i zniszczone pokrycia lewej burty kadłuba. [fot. Policja].



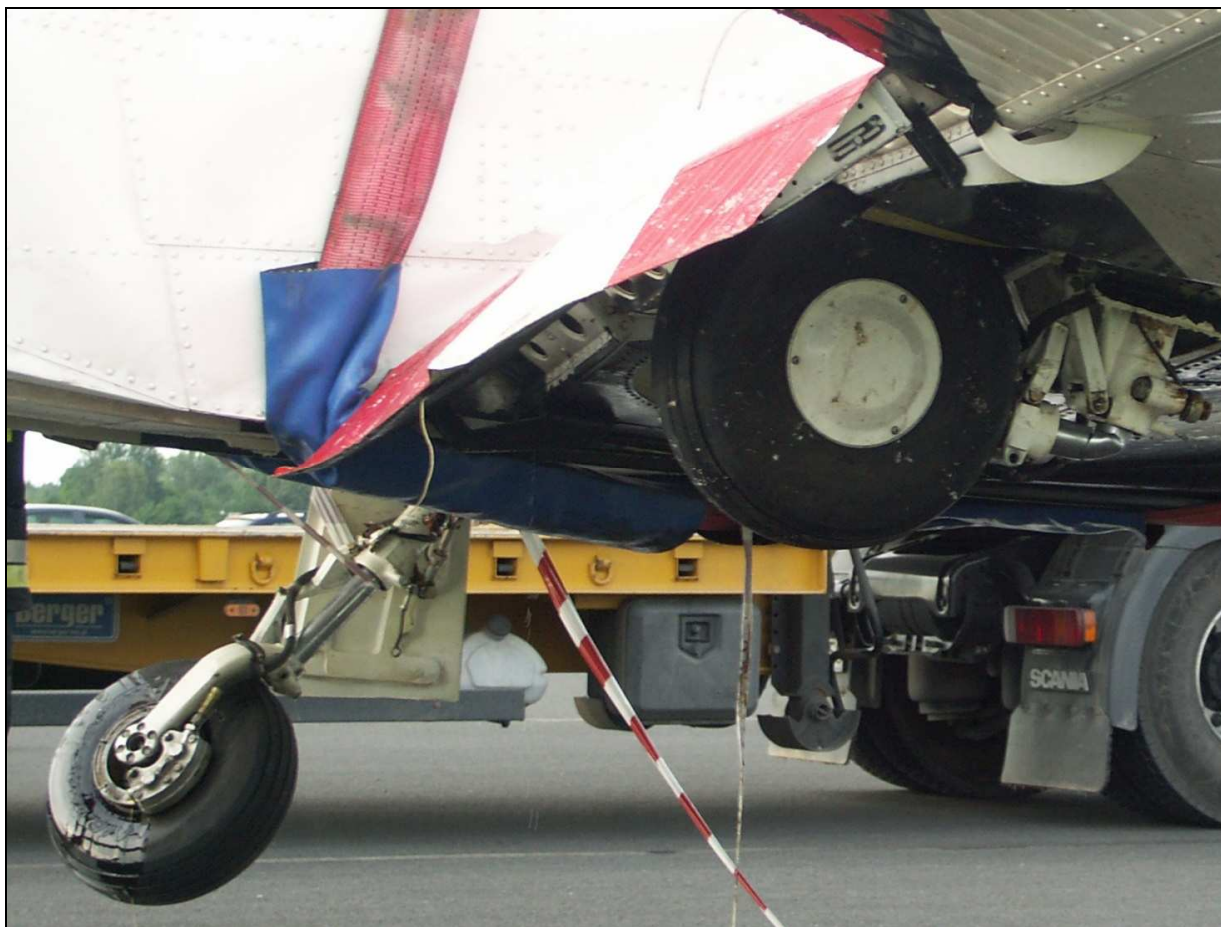
40 – Zbliżenie na zniszczone dolne pokrycia tylnej części kadłuba – widok od tyłu.



41 – Zbliżenie na dolną osłonę silnika, pod nią widoczne wyłamane podwozie przednie – widok z lewej strony [foto: Policja].



42 – Zniszczone śmigło i osłony silnika, pod nimi wyłamane podwozie przednie – widok z lewej strony po uniesieniu samolotu.



43 – Widok na podwozie główne po uniesieniu samolotu – po lewej stronie kadru wyłamane z zamocowania lewe podwozie główne, po prawej stronie kadru złamane ku tyłowi prawe podwozie główne.



44 – Zbliżenie na złamane ku tyłowi prawe podwozie główne (stan przed podniesieniem samolotu).



45 – Zbliżenie na złamane ku tyłowi prawe podwozie główne (stan po podniesieniu samolotu).



46 – Widok na wyłamane podwozie przednie (z lewej strony kadru) i wyłamane lewe podwozie główne (z prawej strony kadru).



47, 48 – Wyłamane lewe podwozie główne, pokazane z obu stron po uniesieniu samolotu.



49, 50 – Wyłamane podwozie przednie, pokazane z obu stron po uniesieniu samolotu. Zwraca uwagę stopień zniszczenia obręczy koła i ogumienia.



51 – Wnętrze kabiny – miejsce ucznia.



52 – Wnętrze kabiny – miejsce instruktora.



53 – Przednia tablica przyrządów, pulpit środkowy i pulpity boczne. Dobrze widoczne wszystkie sterownice i manipulatory.



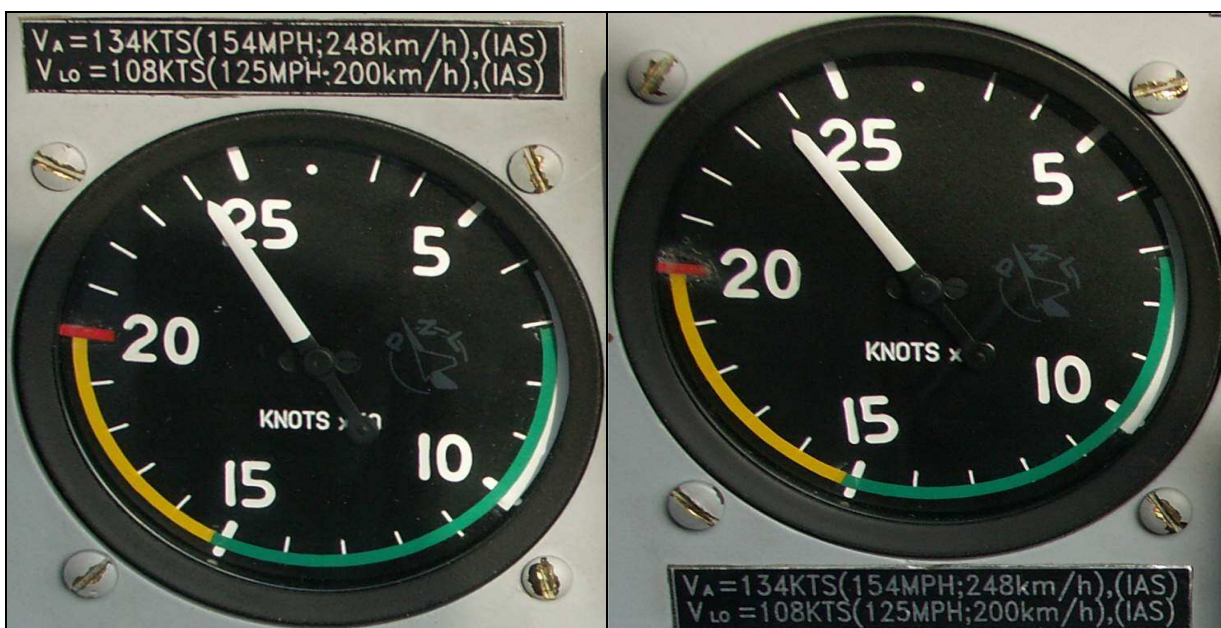
54 – Tylna tablica przyrządów i pulpity boczne. Dobrze widoczne wszystkie sterownice i manipulatory.



55, 56 – Zbliżenie na przeciążeniomierze przedniej (po lewej stronie) i tylnej (po prawej stronie) tablicy przyrządów. Zarejestrowane podczas wypadku przeciążenie dodatnie ok. 8,5-10 „g” (w chwili zderzenia z ziemią) i ujemne ok. 4,8-5,5 „g” (wskutek odbicia po przyziemieniu).



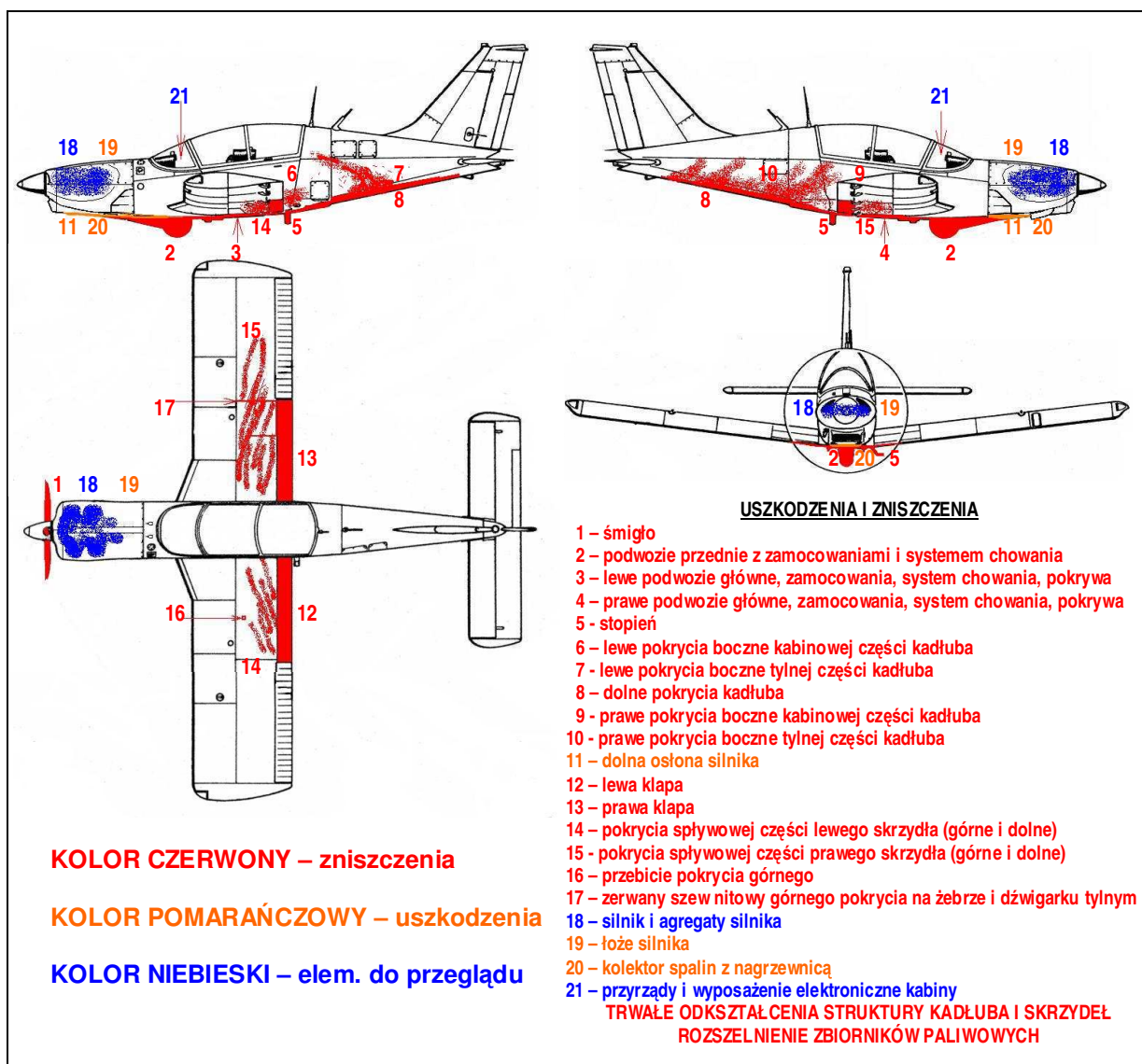
57, 58 – Zbliżenie na wysokościomierze przedniej (po lewej stronie) i tylnej (po prawej stronie) tablicy przyrządów.



59, 60 – Zbliżenie na prędkościomierze przedniej (po lewej stronie) i tylnej (po prawej stronie) tablicy przyrządów. Zdjęcia wykonane ok. 8 godzin i 15 minut po wypadku.



61 – Prędkościomierz przedniej kabiny sfotografowany w ok.75 minut po wypadku [foto: Policja]. 62 – Tabliczka znamionowa samolotu.



63 – Zniszczenia i uszkodzenia zaznaczone schematycznie na rysunku samolotu w 4 rzutach.

Zdjęcia i rysunki: PKBWL (o ile nie zaznaczono inaczej).

K O N I E C