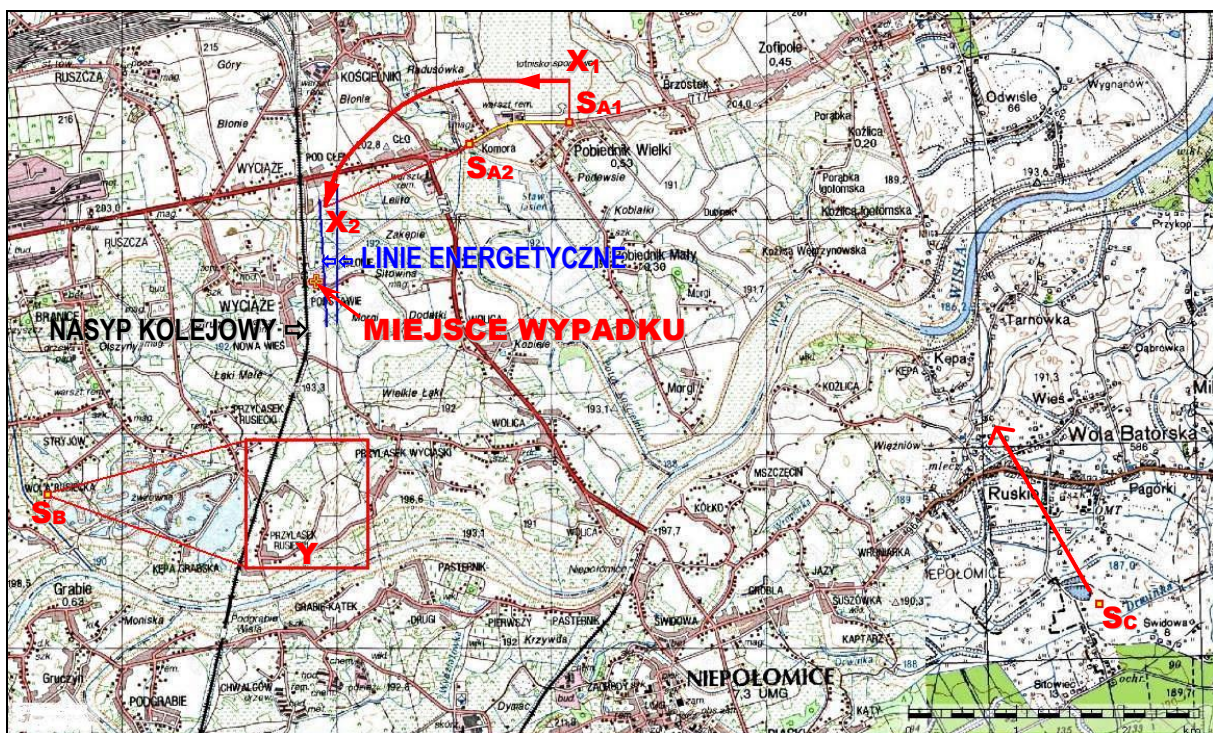


ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu Cessna T182T Skylane; SP-IKE
21 sierpnia 2011 r., Kraków-Podstawie



1, 2 – Zdjęcia wykonane przez jednego ze świadków tuż przed startem samolotu SP-IKE do ostatniego lotu.



3 - Trasa ostatniej fazy lotu i miejsca wykonywania manewrów (określone na podstawie zeznań świadków).

Świadek „A” jadący samochodem między punktami SA1 a SA2 obserwował samolot na odcinku X1 – X2 [początek i koniec odc. ozn. strzałkami], nisko przelatujący nad lotniskiem i migający światłami, który następnie zakręcając w lewo wznosił się na wysokość określoną przez świadka na ok.300 m.

Świadek „B” z punktu SB obserwował w rejonie Y samolot co najmniej trzykrotnie w ciągu ok.7-10 minut wykonujący „górkę”, w trakcie której osiągał wysokość 200-300 m i schodził do ok.100 m (wg oceny świadka). Analiza wykonanych lotów wskazuje, iż był to piąty lot tego dnia, poprzedzający lot zakończony wypadkiem.

Świadek „C” z punktu SC obserwował samolot krążący tuż nad linią horyzontu samolot migający światłami, który następnie wykonał „górkę” na kierunku wskazanym przez świadka, osiągając wysokość ok.500-600 m (wg oceny świadka). [geoportali]



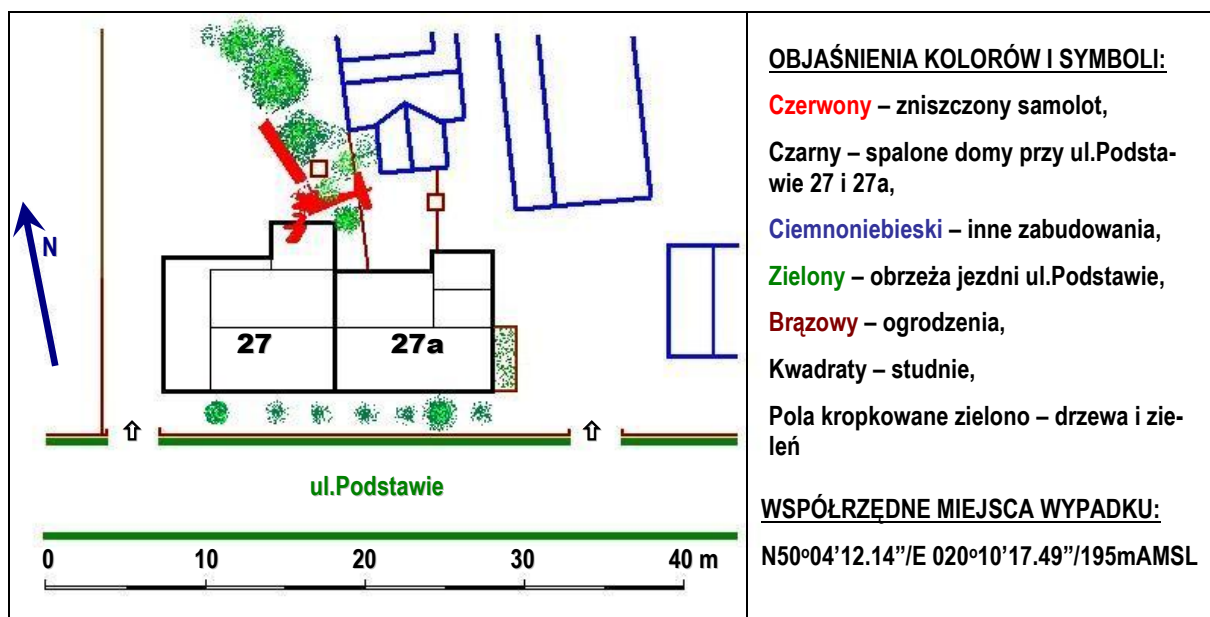
4, 5, 6 – Pożar na miejscu wypadku [foto: PSP Kraków].



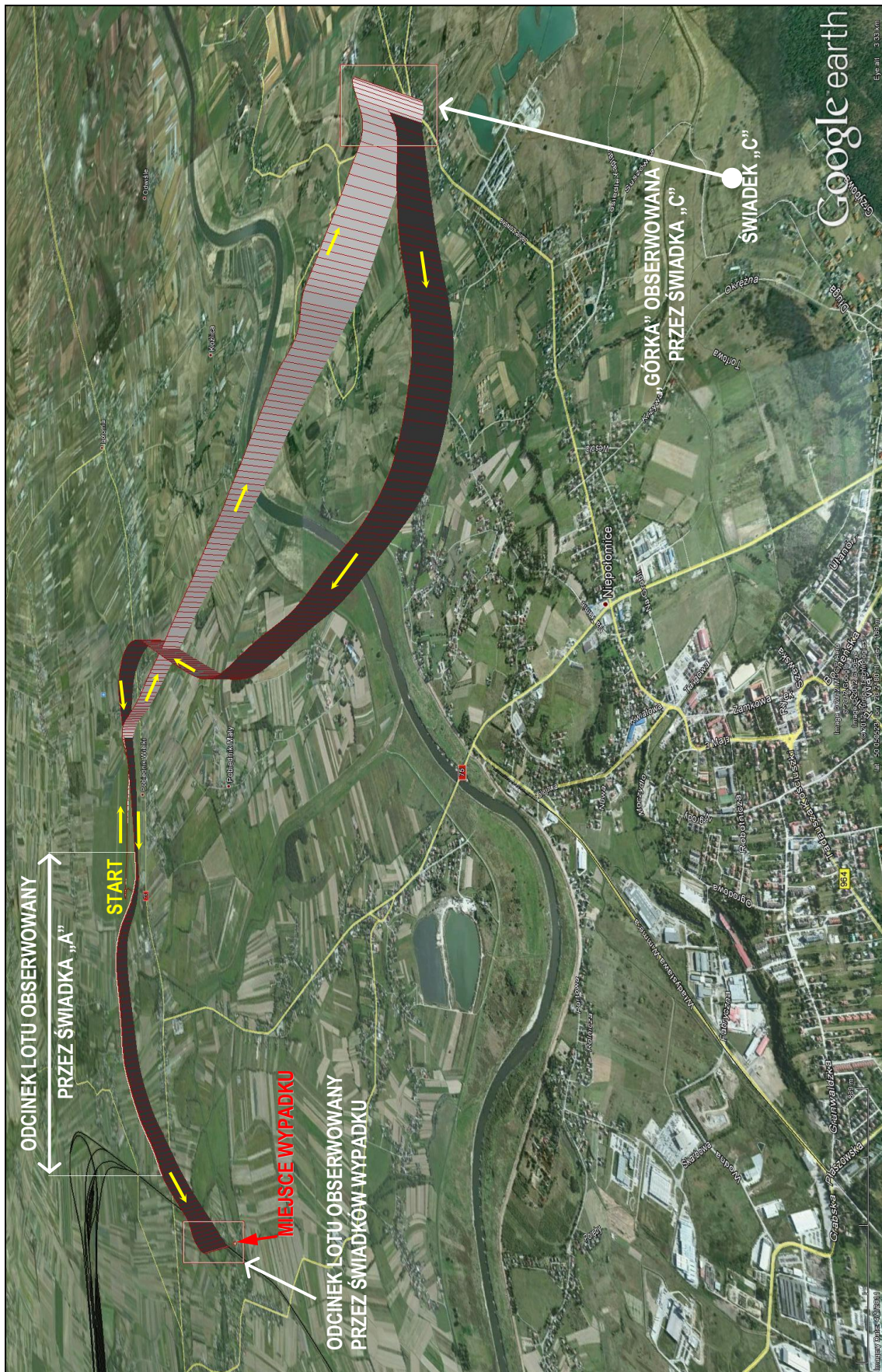
7, 8, 9 – Dogaszanie pożaru [foto: PAP].



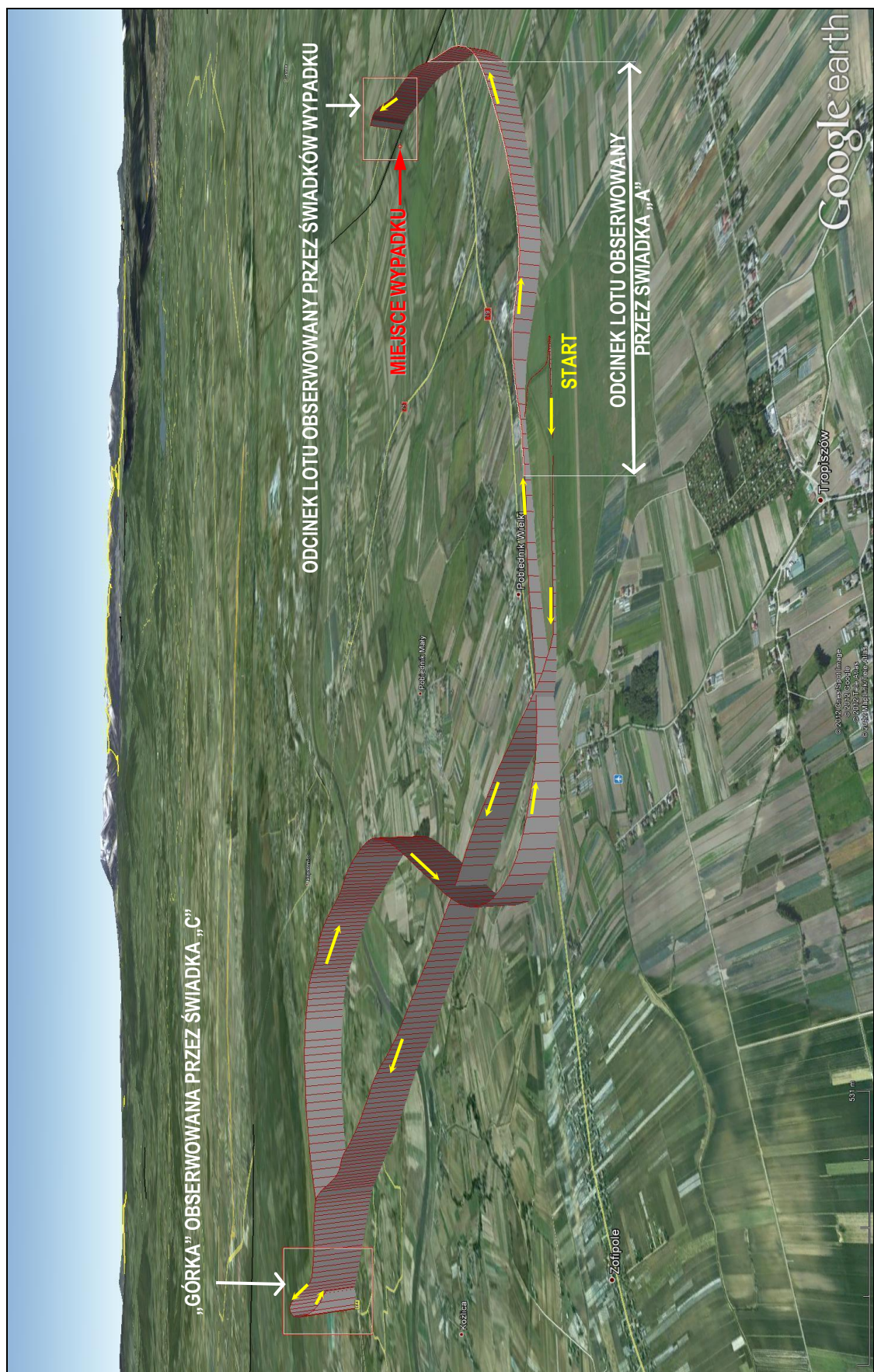
10 – Miejsce wypadku na ortofotomapie najbliższego otoczenia. Ciemnoniebieska strzałka odwzorowuje kierunek ostatniej fazy lotu wg naocznego świadka, grot strzałki żółtej wskazuje umiejscowienie świadka. [geoportal]



11 – Szkic miejsca wypadku [na podstawie szkiców PKBWL i Policji].



12 – Trasa i trajektoria ostatniej fazy lotu oraz miejsca wykonywania manewrów (wg zapisu z karty pamięci urzędzenia GPS1000, z opisami na podstawie zeznań świadków) – widok od strony południowej. Kierunek lotu ozn. żółtymi strzałkami. Świadek A jadący samochodem obserwował samolot na odcinku ozn. białymi strzałkami, nisko przelatujący nad lotniskiem i migający światłami, który następnie zakręcając w lewo wzniósł się na wysokość określoną przez świadka na ok.300 m. Świadek C obserwował tuż nad linią horyzontu samolot migający światłami, który następnie na kierunku wskazanym przez świadka wykonał „górkę”, osiągając wysokość ok.500-600 m (wg oceny świadka).



13 – Trasa i trajektoria ostatniej fazy lotu oraz miejsca wykonywania manewrów (wg zapisu z karty pamięci urządzenia GPS1000, z opisami na podstawie zeznań świadków) – widok od strony północnej. Kierunek lotu ozn. żółtymi strzałkami. Świadek A jadący samochodem obserwował samolot na odcinku ozn. białymi strzałkami, nisko przelatujący nad lotniskiem i migający światłami, który następnie zakręcając w lewo wzniósł się na wysokość określoną przez świadka na ok.300 m. Świadek C obserwował tuż nad linią horyzontu samolot migający światłami, który następnie na kierunku wskazanym przez świadka wykonał „górkę”, osiągając wysokość ok.500-600 m (wg oceny świadka).



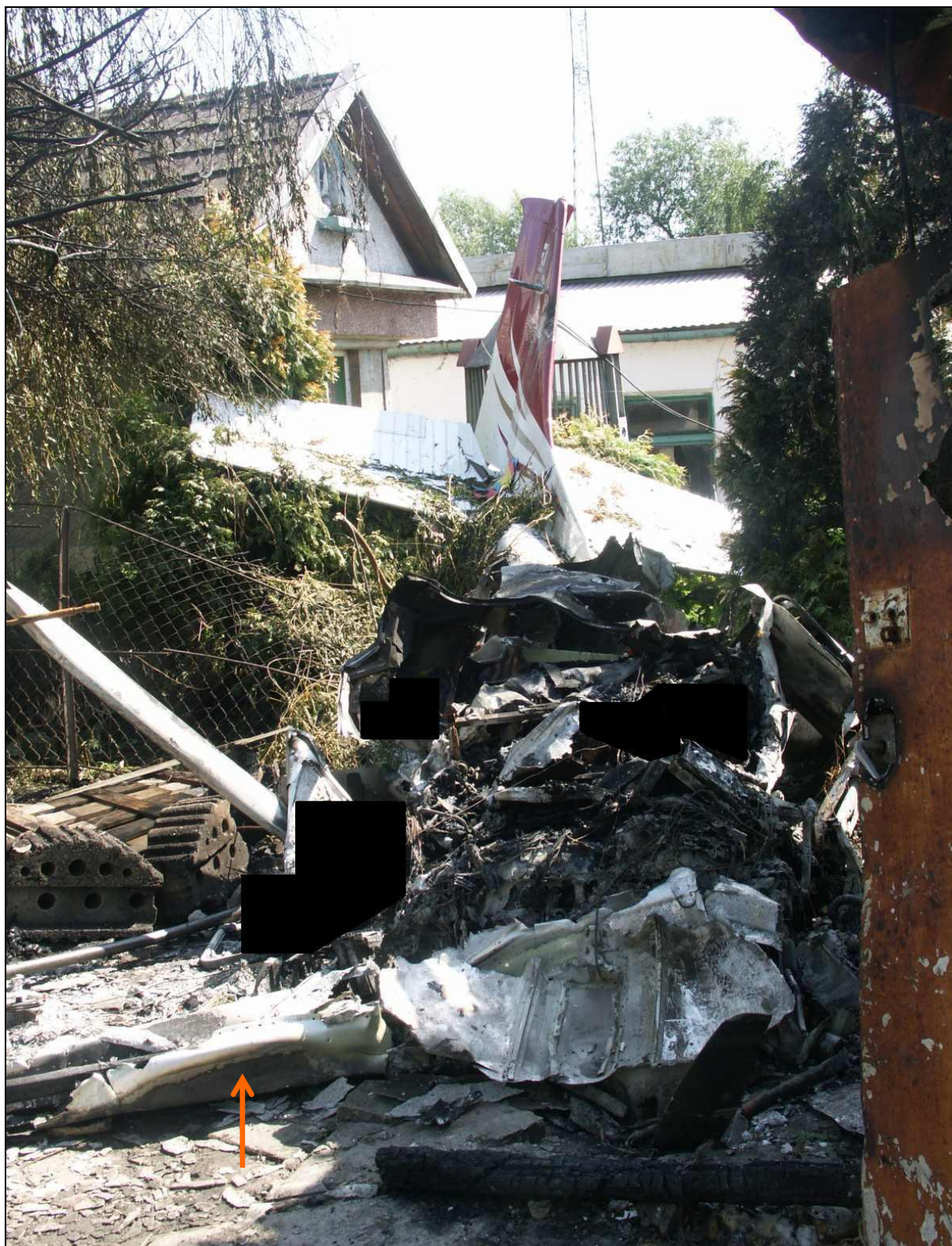
14 – Widok od strony południowo-wschodniej na dom przy ul.Podstawie 27a. Po prawej widoczne drzewa uszkodzone przez samolot.



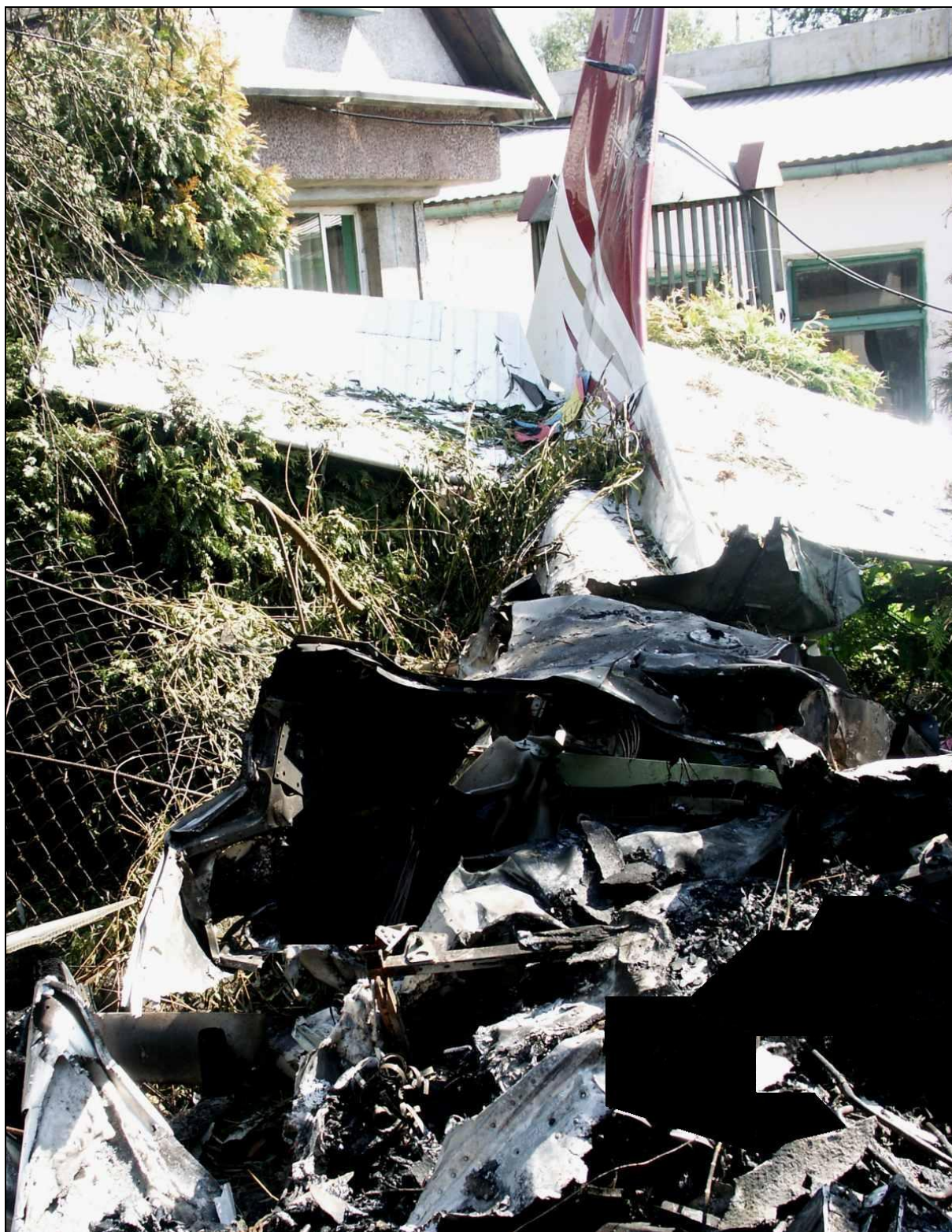
15 – Widok tylnej części kadłuba z usterzeniem od strony wschodniej. W tle drzewa z gałęziami połamanymi przez samolot.



16 – Widok tylnej części kadłuba z usterzeniem od strony wschodniej. W tle drzewa z gałęziami połamanyymi przez samolot.



17 – Ogólny widok szczątków kadłuba od przodu - od strony zachodniej. Strzałką wskazane prawe skrzydło.



18 – Ogólny widok szczątków kadłuba od przodu - od strony zachodniej (zbliżenie).



19 – Widok miejsca wypadku od strony północno-zachodniej. Strzałką wskazane końcowe żebro prawego skrzydła.



20 – Widok miejsca wypadku od strony północno-zachodniej. Widoczna tylna część kadłuba i prawe podwozie.



21 – Wnętrze tylnej części kadłuba. Strzałką zieloną zaznaczono butlę instalacji tlenowej, strzałką pomarańczową – nadajnik ELT.



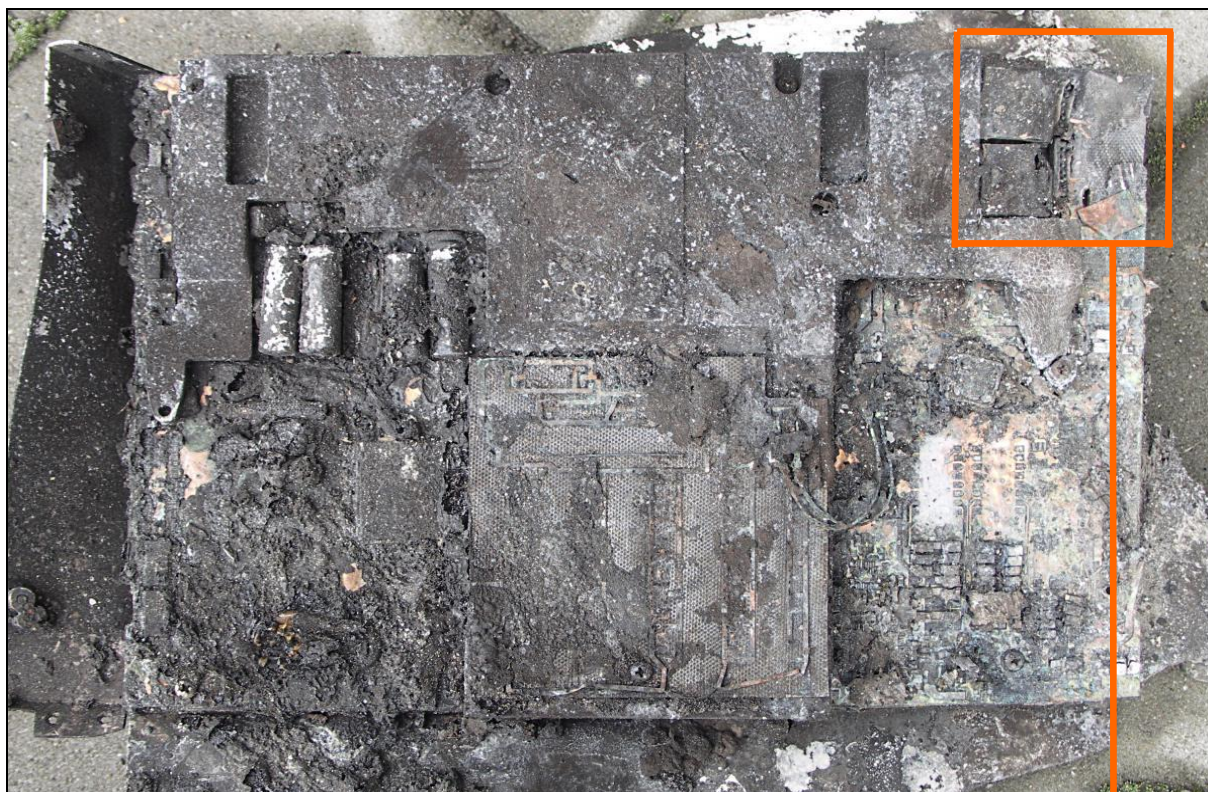
22 – Wnętrze tylnej części kadłuba. Strzałką żółtą zaznaczono zbiornik płynu instalacji przeciwbłodzeniowej.



23 – Szczątki wypalonego wnętrza kabiny – przednich foteli i tablicy przyrządów. Widok z prawej strony.



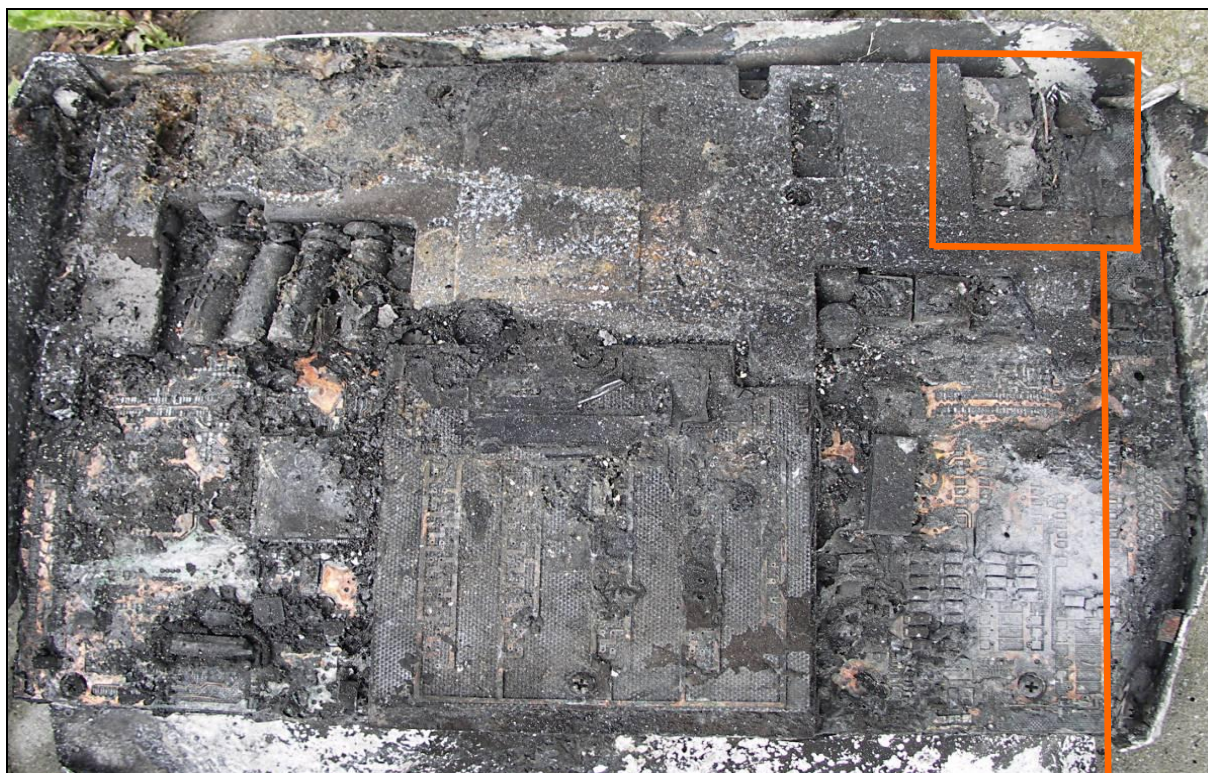
24 – Wypalone szczątki tablicy przyrządów.



25 – Szczątki jednego z wyświetlaczy MFD GPS1000 – zaznaczony fragment z gniazdami kart pamięci.



26 – Powiększony fragment z gniazdami kart pamięci – widoczne całkowite zniszczenie gniazd i brak kart.



27 – Szczątki drugiego z wyświetlaczy MFD GPS1000 – zaznaczony fragment z gniazdami kart pamięci.



28 – Powiększony fragment z gniazdami kart pamięci – widoczne całkowite zniszczenie gniazd i brak kart.



29 – Zbliżenie na pulpit centralny tablicy przyrządów.



30 – Koło prawego podwozia głównego z częściowo spalonym ogumieniem, obok niego wskazany strzałką fragment nadpalonej poduszki powietrznej (airbag) pasów bezpieczeństwa.



31 – Jedna z łopat śmigła, wystająca z gruntu w miejscu zderzenia z ziemią.



32 – Przednia część silnika i jedna z łopat śmigła, wystająca z gruntu w miejscu zderzenia z ziemią. Widoczna kałuża oleju silnikowego.



33 – Silnik po wydobyciu z gruntu. Widoczne dwie łopaty śmigła i spłaszczony nosek kołpaka śmigła.



34 – Trzecia łopata śmigła po wydobyciu z gruntu.



35 – Szczątki prawego skrzydła, zebrane z miejsca wypadku.



36 – Wejście do sieni domu przy ul.Podstawie 27 – w drzwiach widoczny fragment lewego skrzydła samolotu.



37 – Sień domu przy ul.Podstawie 27 ze zniszczonym dachem. Strzałkami wskazane szczątki lewego skrzydła.



38 – Wnętrze kuchni w domu przy ul.Podstawie 27, zniszczonej wskutek pożaru i akcji gaśniczej.



39 – Domy przy ul.Podstawie 27 i 27a następnego dnia po wypadku – widok od strony południowo-wschodniej.



40 – Domy przy ul.Podstawie 27 i 27a następnego dnia po wypadku – widok od strony południowo-zachodniej

Zdjęcia – o ile nie zaznaczono inaczej – PKBWL

K O N I E C