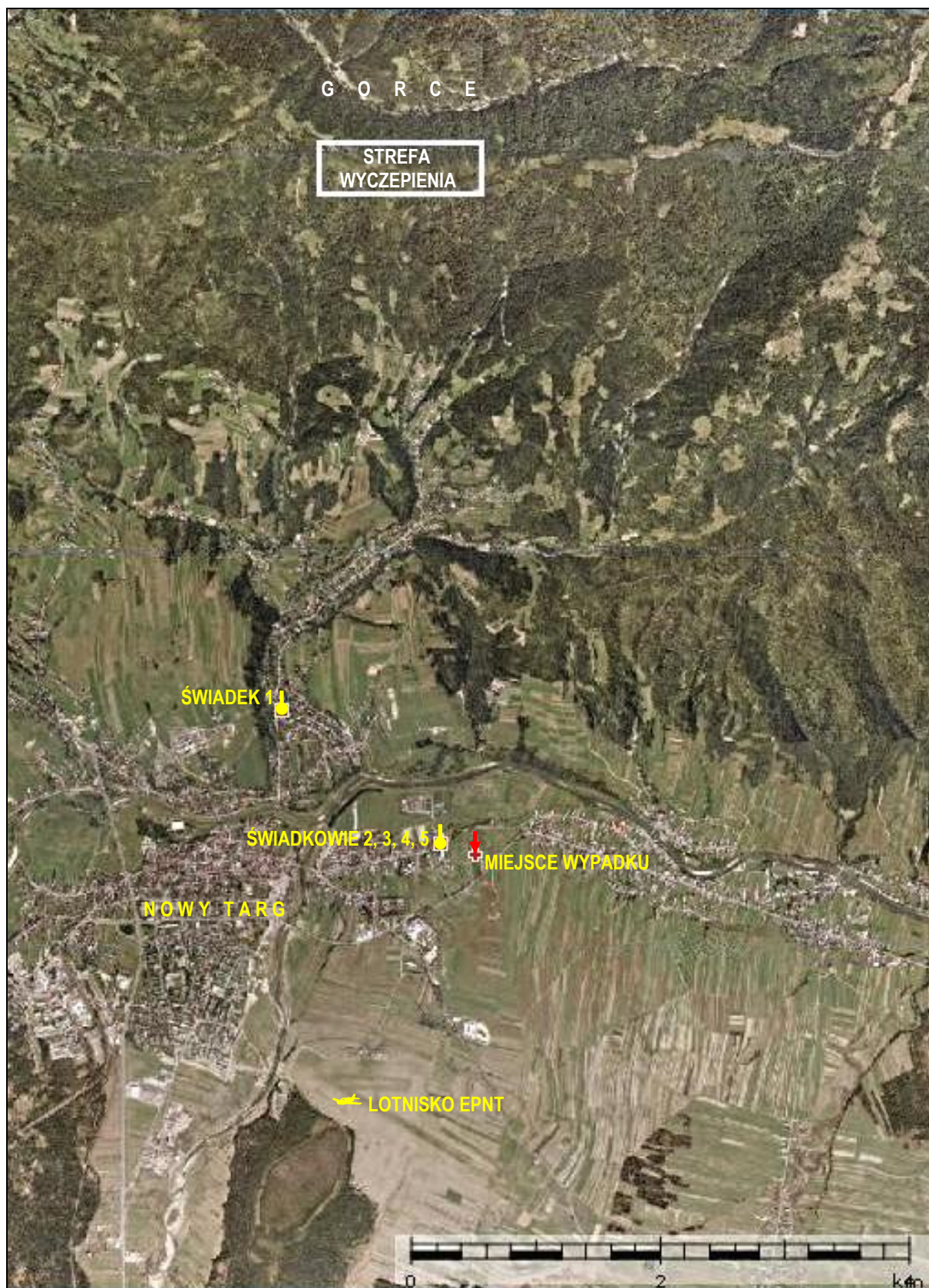


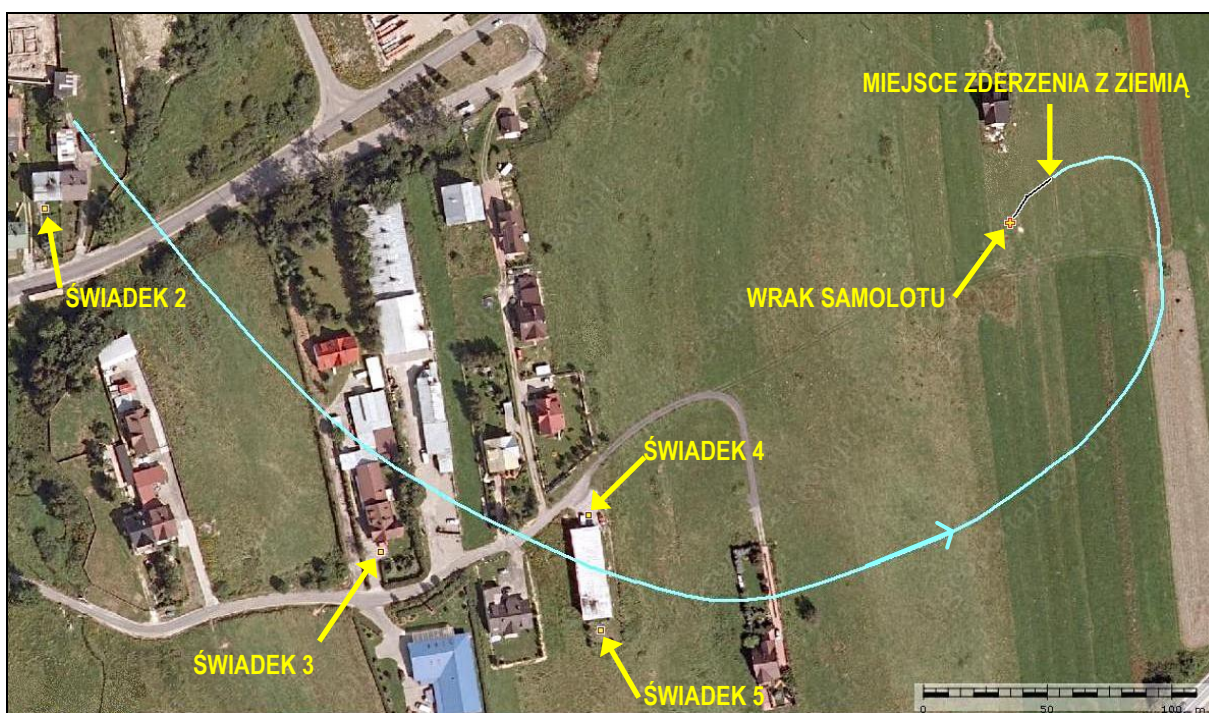
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu kategorii specjalnej Jak-12M, SP-AAG
30 sierpnia 2011 r., Nowy Targ



1 – Okolice miejsca wypadku, zaznaczone umiejscowienie świadków, miejsce wypadku, lotnisko i strefa wyczepienia szybowca [geoportal].



2 – Rejon miejsca wypadku, zaznaczone umiejscowienie świadków i miejsca wypadku [geoportal].



3 – Otoczenie miejsca wypadku z orientacyjnie naniesioną trajektorią ostatniej fazy lotu samolotu. Grotami strzałek zaznaczone umiejscowienie świadków i miejsce zderzenia samolotu z ziemią [geoportal].



4 – Ogólny widok miejsca wypadku i jego najbliższego otoczenia, zdjęcie z powietrza [foto: policja].



5 – Ogólny widok miejsca wypadku i jego najbliższego otoczenia, zdjęcie z powietrza [foto: policja].



6 – Ogólny widok miejsca wypadku, zdjęcie z powietrza [foto: policja].



7 – Ogólny widok miejsca wypadku, zdjęcie z powietrza [foto: policja].



8 – Początek śladu samolotu na ziemi, dalej widoczne miejsce zmiany kierunku śladu po obrocie samolotu wskutek odłamania lewego podwozia głównego.



9 – Końcowa część śladu samolotu na ziemi (po zmianie kierunku wskutek zarycia i odłamania lewego podwozia głównego).



10 – Wrak samolotu, widok ogólny od przodu.



11 – Wrak samolotu, widok ogólny 3/4 od przodu z lewej strony.



12 – Wrak samolotu, widok ogólny z lewej strony.



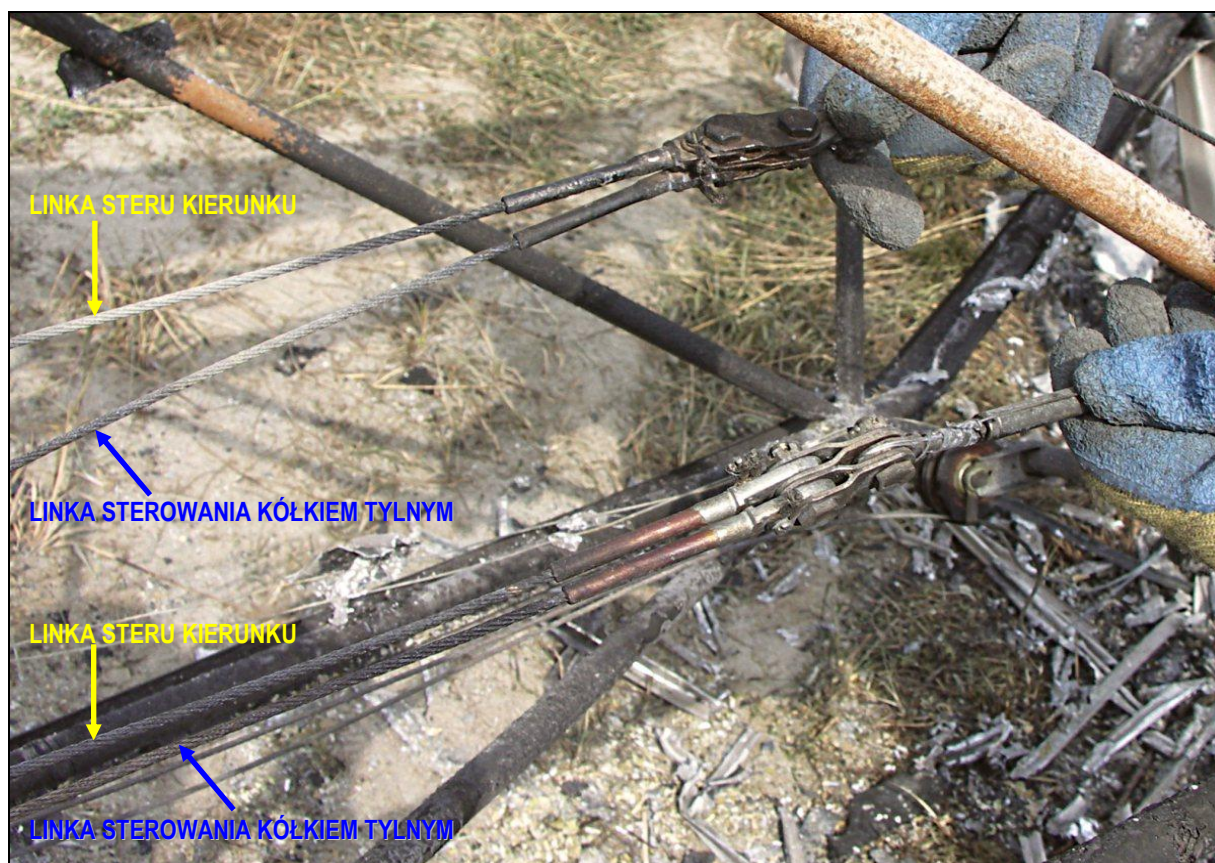
13 – Wrak samolotu, widok ogólny $\frac{3}{4}$ od tyłu z lewej strony.



14 – Wrak samolotu, widok ogólny z prawej strony.



15 – Wrak samolotu, widok ogólny $\frac{3}{4}$ od przodu z prawej strony.



16 – Zespoły linek układów sterowania płotowcem w kadłubie – zachowana ciągłość linek.



17 – Zespoły linek układów sterowania płotowcem w kadłubie – zachowana ciągłość linek.



18 – Zespoły linek układów sterowania płatowncem w kadłubie – zachowana ciągłość linek.



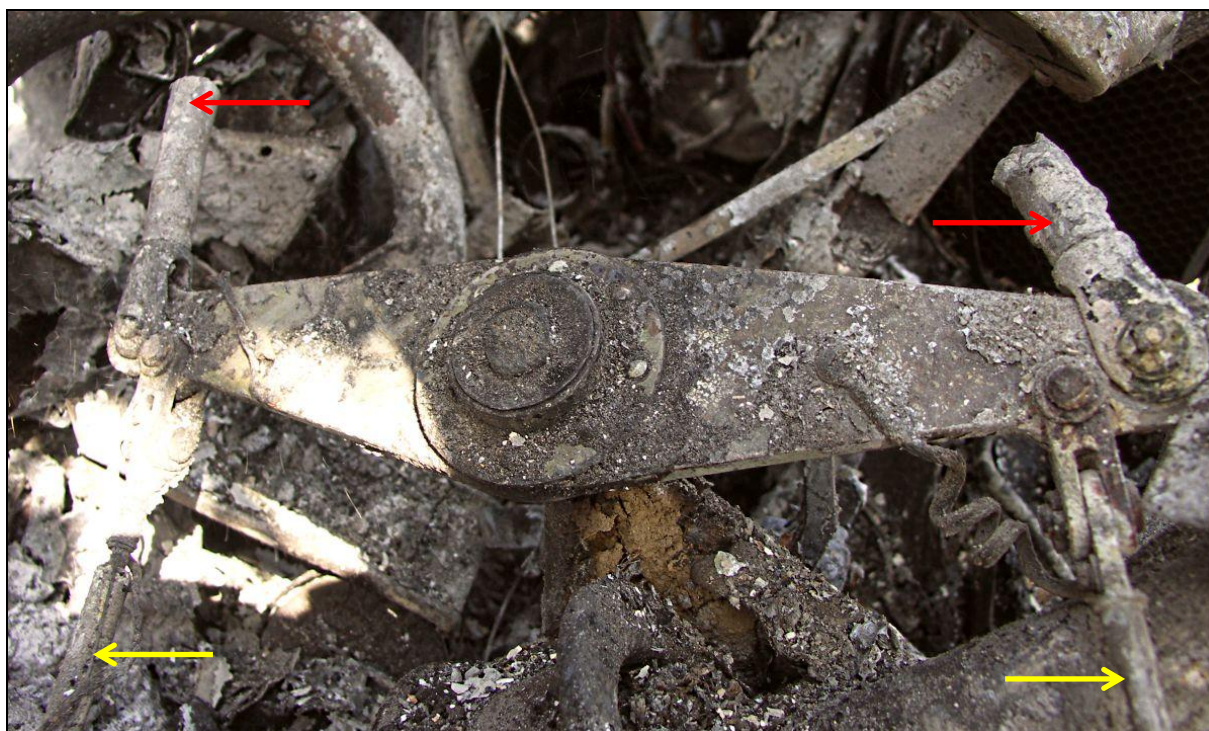
19 – Linki i dźwignia układu sterowania sterem wysokości w kadłubie – zachowana ciągłość linek.



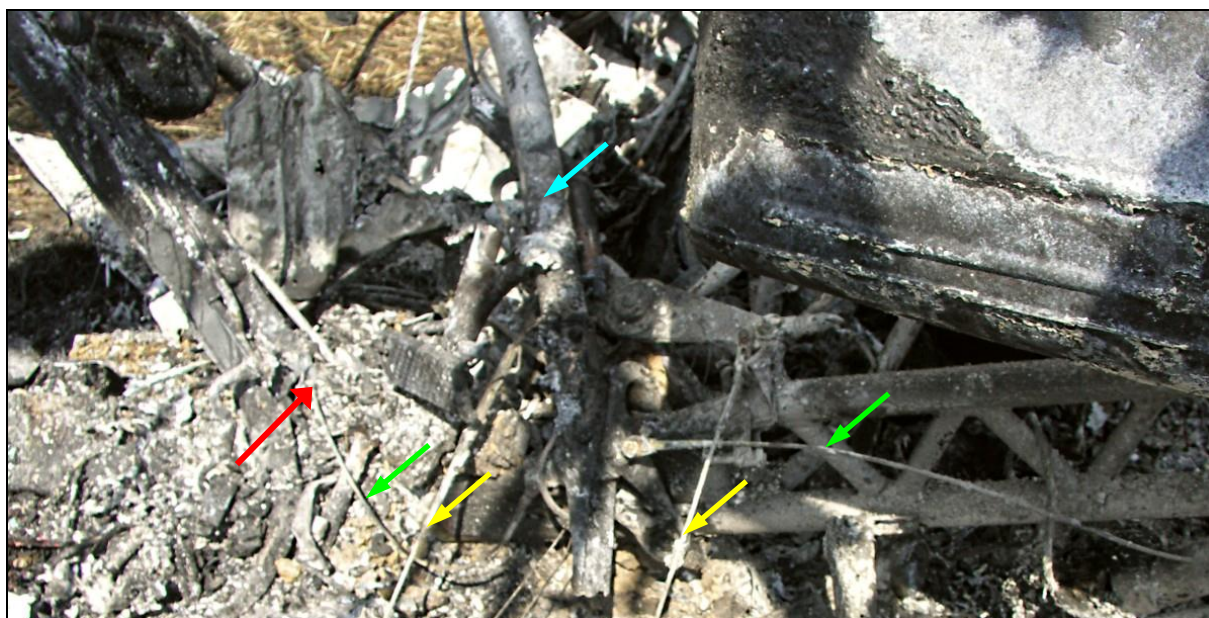
20 – Sterowanie klapką wyważającą steru wysokości – zachowana ciągłość kinematyczna.



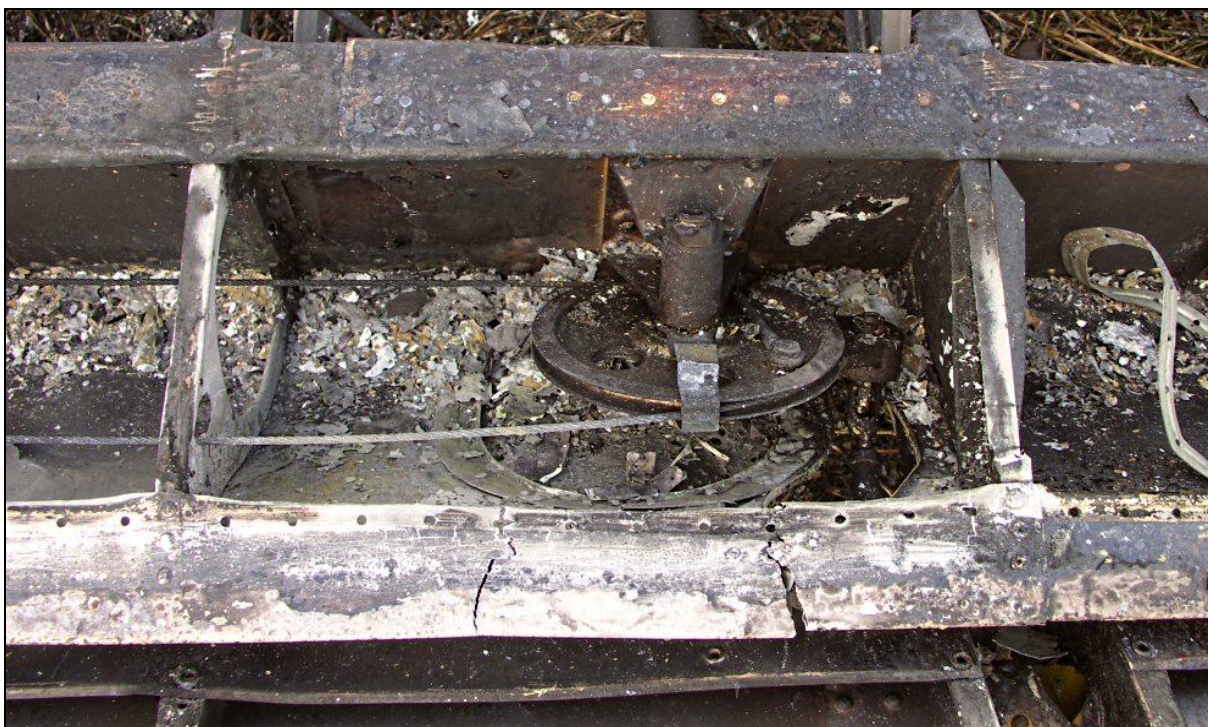
21 – Sterowanie klapką wyważającą steru wysokości – zbliżenie dźwigni przekazującej napęd z linek na popychacz klapki.



22 – Linki (strzałki żółte), dźwignia i szczątki popychaczy (strzałki czerwone) układu sterowania sterem kierunku.



23 – Drażek sterowy (niebieska strzałka) z zamocowanymi do niego linkami układu sterowania lotek (zielone strzałki) i szczątki układu sterowania sterem kierunku w kabinie – linki zaznaczone żółtymi strzałkami. Czerwona strzałka po lewej stronie kadru wskazuje miejsce zerwania linki na rolce przy wyprowadzeniu z kadłuba na zastrzał lewego skrzydła.



24 – Rolka linki sterowania lotkami w prawym skrzydle – zbliżenie.



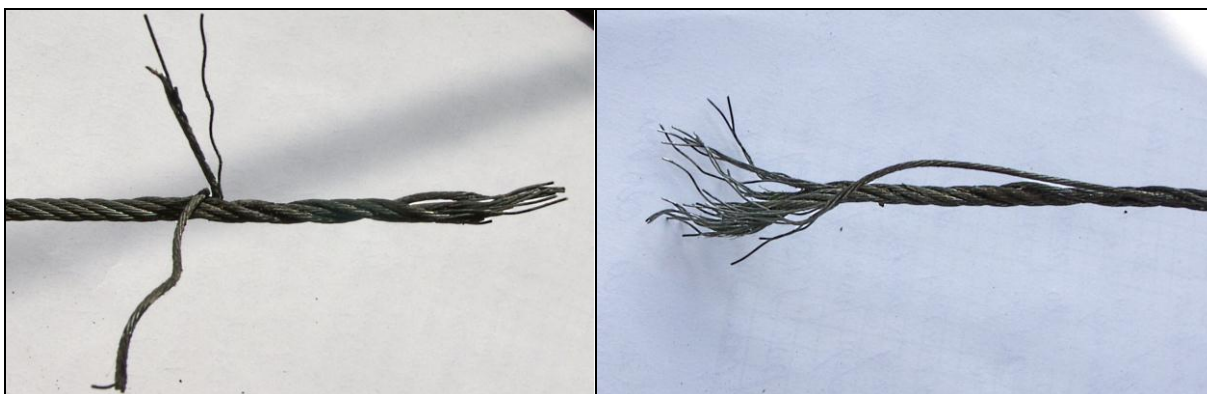
25 – Rolka linki sterowania lotkami w prawym skrzydle – widok wzdłuż tylnego dźwigara skrzydła.



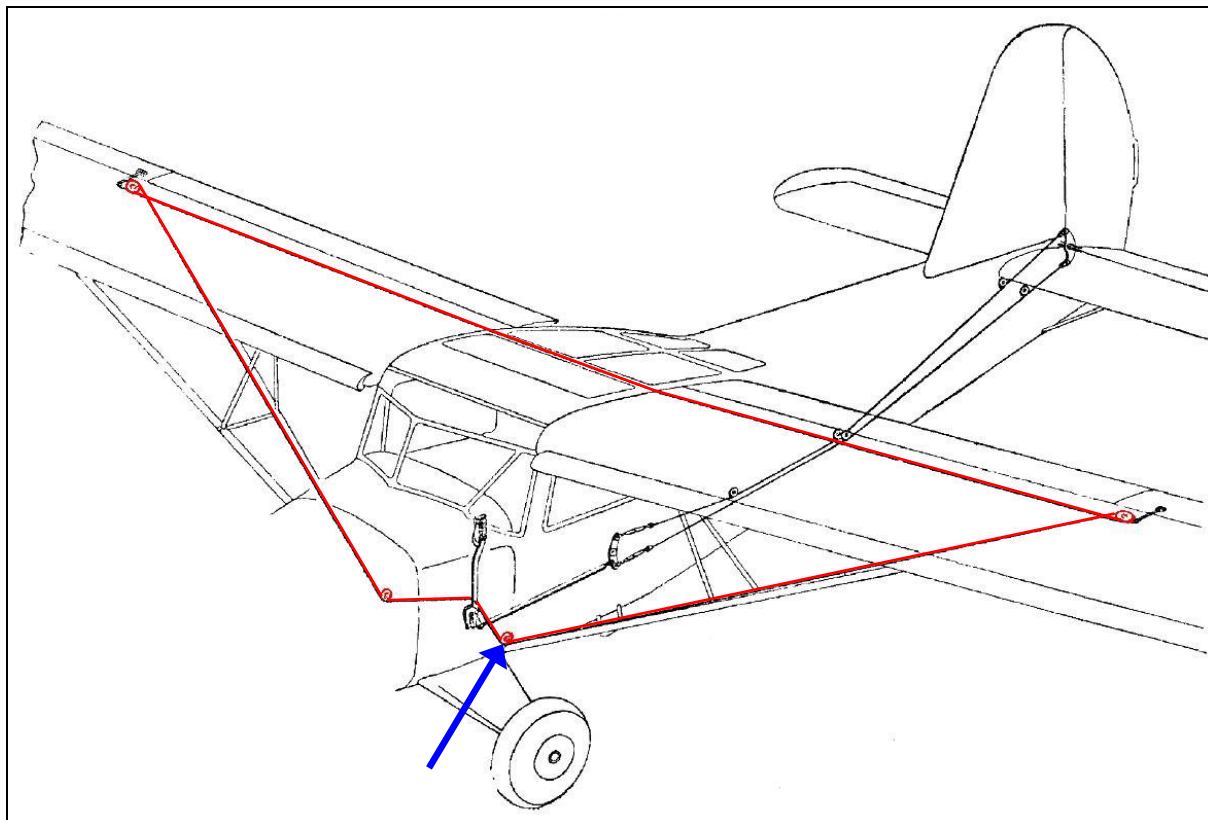
26 – Rolka linki sterowania lotkami w lewym skrzydle – zwraca uwagę skala zniszczeń.



27 – Rolka linki sterowania lotkami w lewym skrzydle – zbliżenie.



28a i 28b – Linka układu sterowania lotkami, zerwana na rolce umiejscowionej przy wyprowadzeniu z kadłuba na zastrzał lewego skrzydła. Sposób pęknięcia wskazuje na zużycie eksploatacyjne.



29 – Schemat linek układu sterowania lotkami z zaznaczonym strzałką miejscem zerwania linki.



30 – Rurka Pitota.



31 – Lewe podwozie główne.



32 – Jedna z łopat śmigła.



33 – Fragment slotu lewego skrzydła.



34 – Lewe drzwi kabiny i fragmenty osłon silnika.



35 – Butla sprężonego powietrza z pokładowej instalacji pneumatycznej.



36 – Szczątki drugiej łopaty śmigła.



37 – Pulpit z przełącznikami instalacji elektrycznej.



38 – Przełącznik iskrowników (w położeniu „1+2”).

39 – Dźwignia zaworu pneumatycznego klap (w położeniu „schowane”).



40 – Zawór paliwowy (u góry), poniżej ciągnie poprawki wysokości.

41 – Fragment zniszczonej tablicy przyrządów ze wskaźnikiem sztucznego horyzontu.

Zdjęcia: PKBWL [o ile nie zaznaczono inaczej]

K O N I E C