

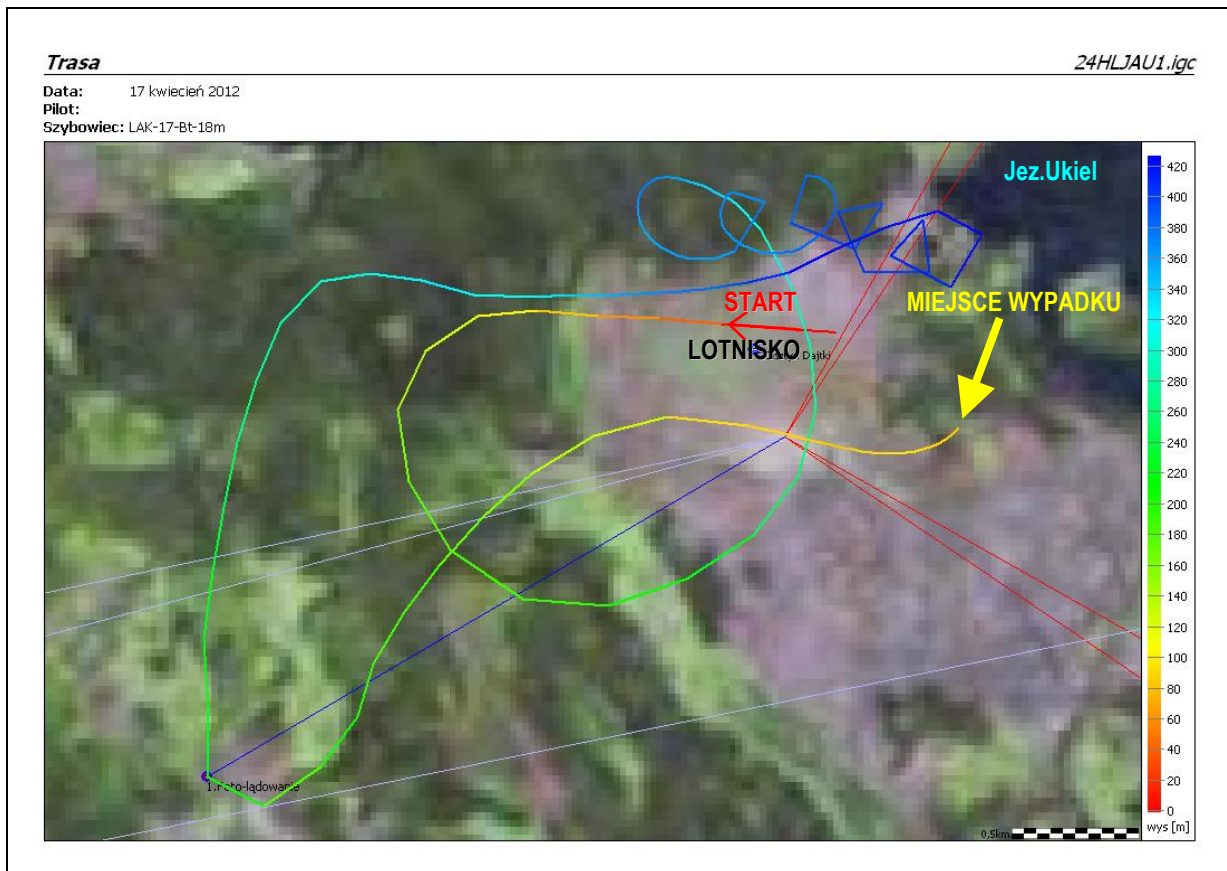
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku szybowca LAK-19BT; LY-AUL
17 kwietnia 2012 r., Olsztyn-Dajtki



1 – Szybowiec LAK-17BT LY-AUL sfotografowany w okresie poprzedzającym wypadek [fot. wmspoters.pl – Michał Pyzel].



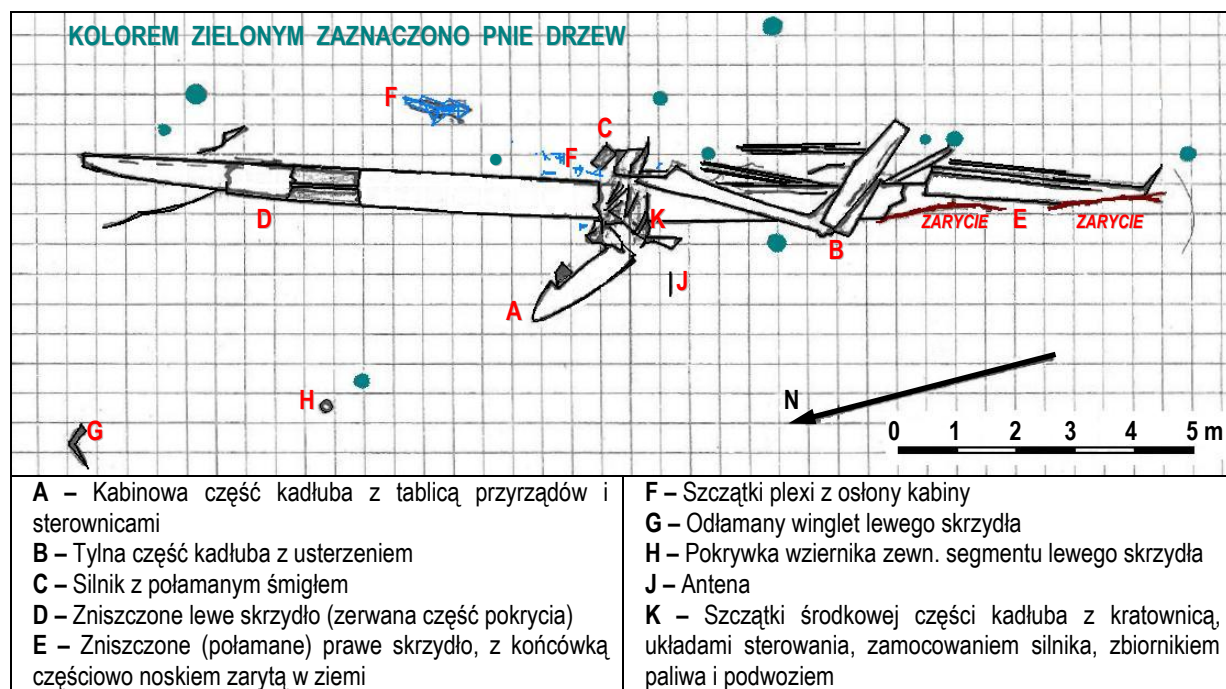
2 – Okolice lotniska Olsztyn-Dajtki z zaznaczonymi elementami sytuacyjnymi wypadku. Współrzędne geograficzne miejsca wypadku: N 53°46'17.05" / E 020°25'28.10" / 131 m AMSL.



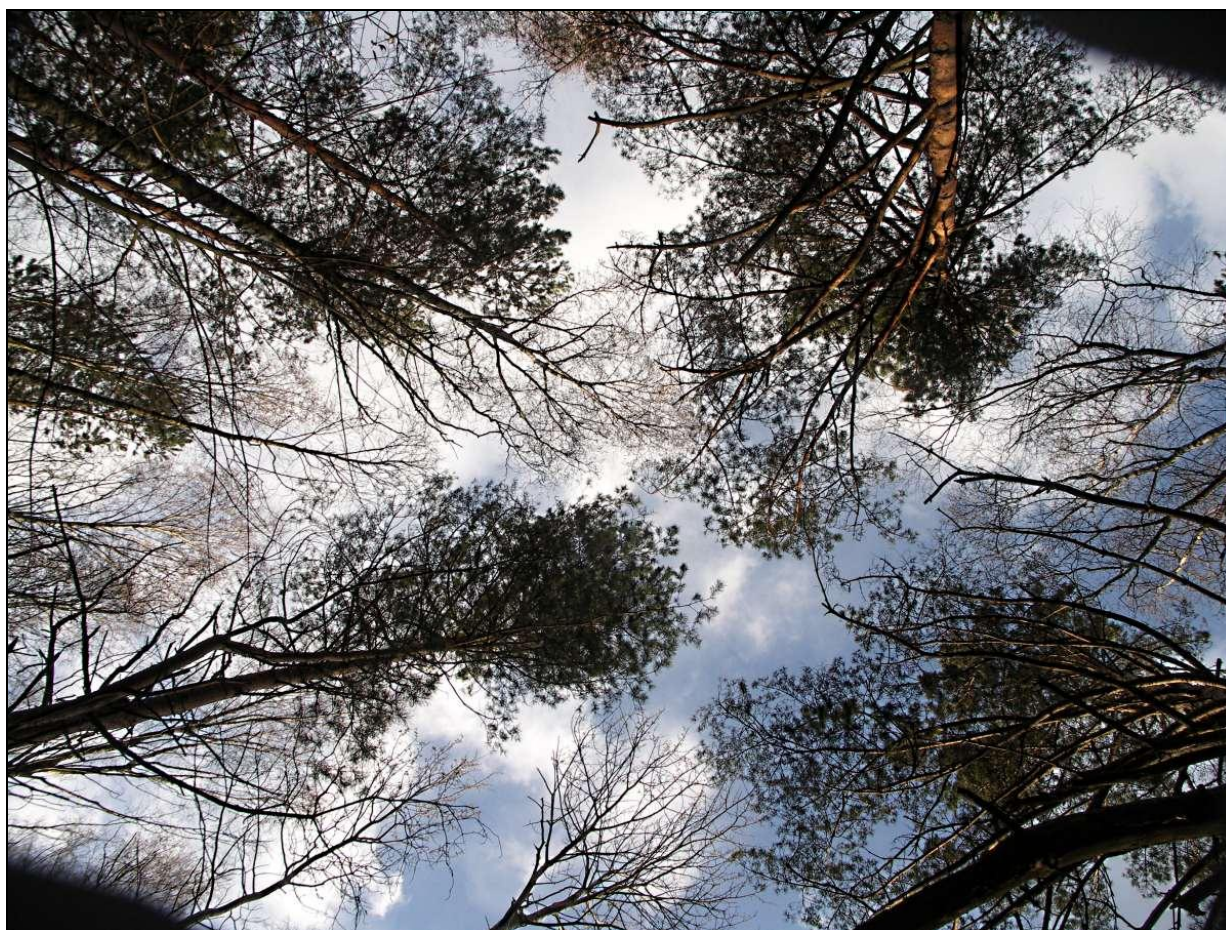
3 – Trasa lotu szybowca na tle fotomapy okolic lotniska Olsztyn-Dajtki, z kolorowym oznaczeniem wysokości lotu [zrzut graficzny zapisu trasy].



4 – Barogramka – wykres wysokości barometrycznej odniesiony do wysokości lotniska Olsztyn-Dajtki w chwili wypadku [zrzut zapisu wysokości].



5 – Szkic miejsca wypadku i ułożenie szczątków szybowca. Zaznaczono kierunek północny [N].



6 – Drzewa nad miejscem wypadku.



7 – Ogólny widok miejsca wypadku. Zwraca uwagę widoczna na pierwszym planie końcówka prawego skrzydła, wbita głęboko w ziemię.



8 – Rozbity szybowiec – lewe skrzydło w rejonie końcówki, widok od przodu.



9 – Rozbity szybowiec – lewe skrzydło, widoczna przednia część kadłuba z kabiną, widok od przodu.



10 – Rozbity szybowiec – przednia część kadłuba z kabiną, widoczne nasadowe części skrzydeł i odłamana belka kadłuba; widok od przodu. Zwraca uwagę wypuszczone podwozie.



11 – Rozbity szybowiec – odłamana belka kadłuba z usterzeniem i prawe skrzydło; widok od przodu.



12 – Rozbity szybowiec – odłamana belka kadłuba z usterzeniem i prawe skrzydło; widok od przodu.



13 – Rozbity szybowiec – zniszczone prawe skrzydło na połączeniu segmentów; widok od przodu. Zakończenie środkowego segmentu wbite głęboko w ziemię (strzałka).



14 – Rozbity szybowiec – końcowy segment prawego skrzydła; widok od przodu. Końcówka segmentu zewnętrznego wbita głęboko w ziemię (strzałka).



15 – Rozbity szybowiec – końcowy segment prawego skrzydła; widok od tyłu.



16 – Rozbity szybowiec – środkowa część prawego skrzydła; widok od tyłu.



17 – Rozbity szybowiec – odłamana belka kadłuba z usterzeniem i prawe skrzydło; widok od tyłu.



18 – Rozbity szybowiec – odłamana belka kadłuba z usterzeniem i prawe skrzydło; widok od tyłu.



19 – Rozbity szybowiec – fragment odłamanej belki ogonowej, nasadowa część prawego skrzydła i środkowa część kadłuba; widok od tyłu.



20 – Rozbity szybowiec – środkowa część kadłuba; widok od tyłu. Strzałką czerwoną wskazany silnik, żółtą – zniszczony zbiornik paliwa (odlaminowany od konstrukcji kadłuba).



21 – Rozbity szybowiec – środkowa część kadłuba; widok z lewej strony. Strzałką wskazany silnik.



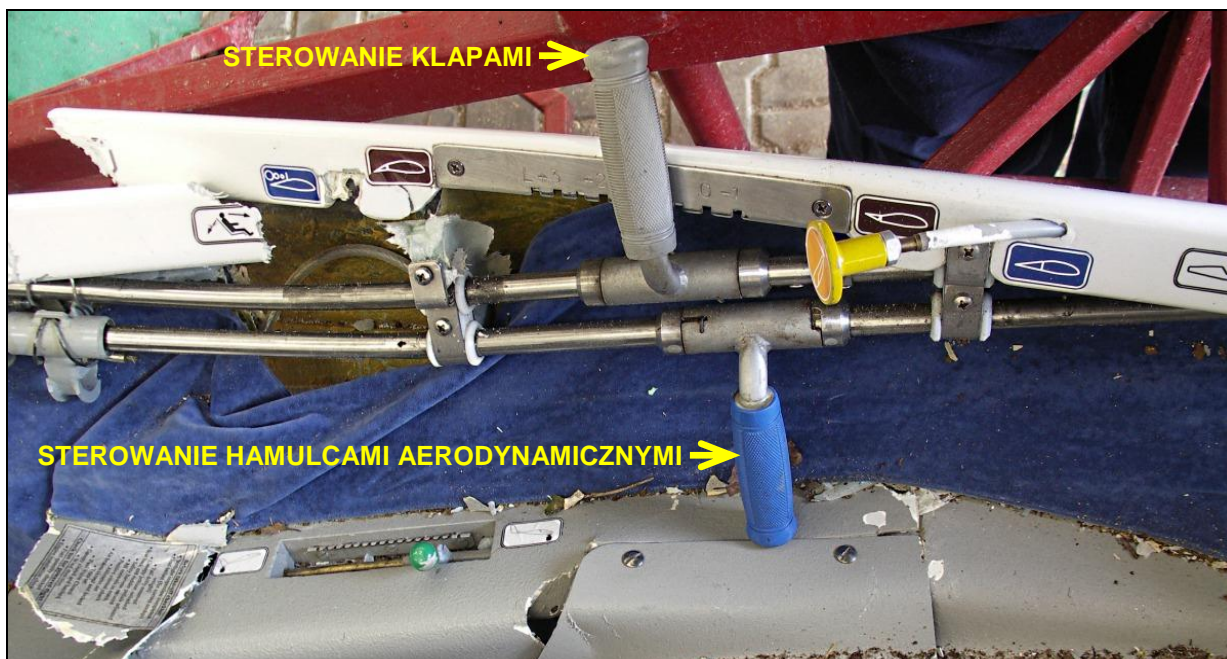
22 – Rozbity szybowiec – lewe skrzydło w rejonie hamulca aerodynamicznego; widok od tyłu. Zwraca uwagę położenie hamulca.



23 – Rozbity szybowiec – przednia część kadłuba z kabiną; widok z lewej strony.



24, 25 – Tablica przyrządów – z lewej na miejscu wypadku, z prawej po częściowym demontażu.



26 – Lewa strona wnętrza kabiny. Zwraca uwagę położenie dźwigni sterowania klap i dźwigni sterowania hamulców aerodynamicznych. Ich przemieszczenie spowodowane zostało niszczeniem kabiny podczas wypadku.



27 – Prawa strona wnętrza kabiny.

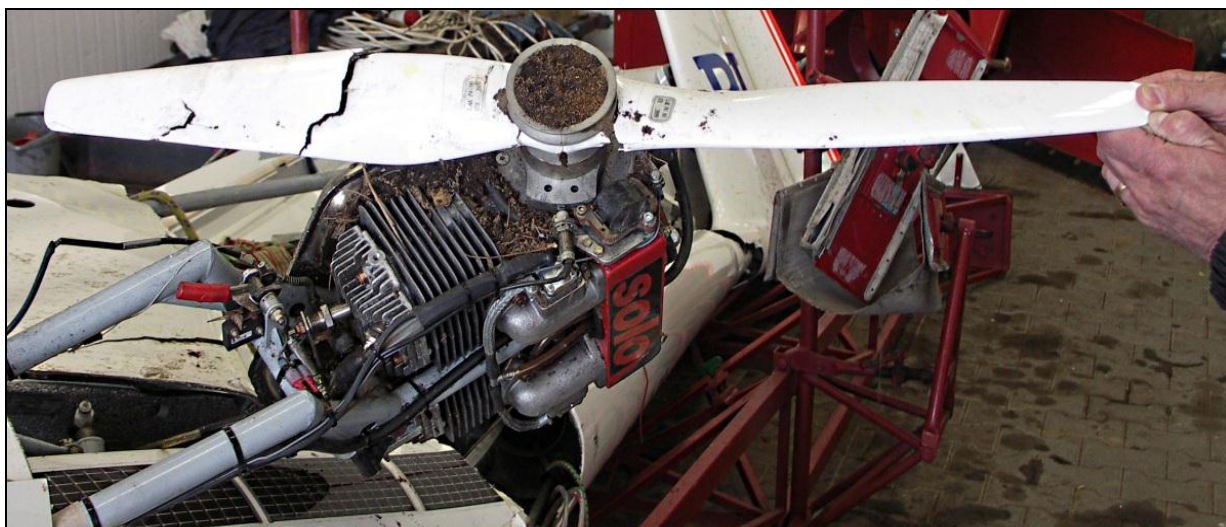
LAK-19BT 15/18m - AIR SPEED DATA & LOADING PLACARD						
Speed IAS		km/h	kts	Masses and loads	kg	lbs
Never exceed	V_{NE}	275	148	Max. mass with water ballast	550/600	1212.5/1322.8
Rough air	V_{RA}	190	102	Maximum cockpit load	110	242
Manoeuvring	V_A	190	102	Minimum cockpit load		
Aerotow	V_T	160	86	Recommended weak link	780 daN	1753 lbs
Winch-launch	V_W	140	76			
Landing gear oper.	V_L	205	110			
Lower-plant oper.	V_{RE}	160	86			
Max. engine extret	V_{ROmax}	110	60			
Min. engine extret	V_{ROmin}	90	49			

Acrobatic manoeuvres are not permitted

28 – Tabliczka podająca główne ograniczenia użytkowania szybowca.



29 – przednia część wnętrza kabiny.



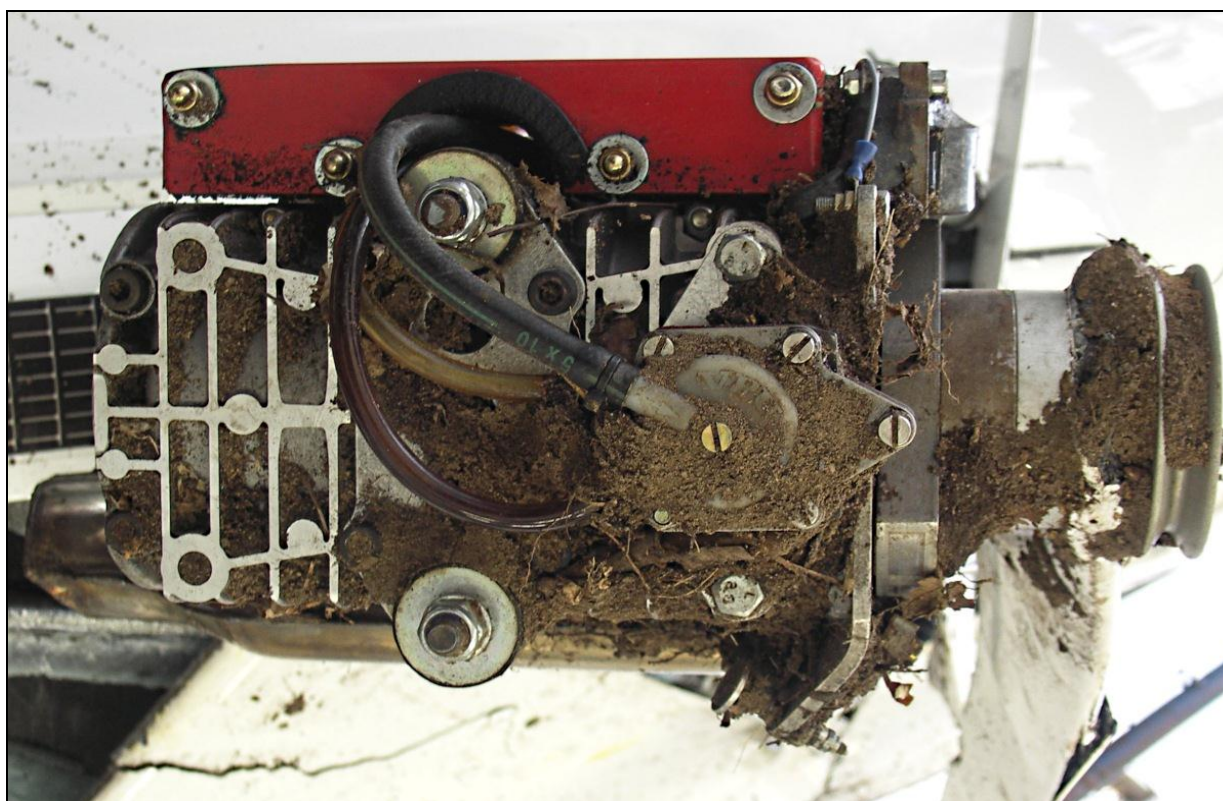
30 – Zespół napędowy z połamanym śmigłem.



31, 32 – Odłamana łopata śmigła i oznaczenia wytwórcy na łopacie.



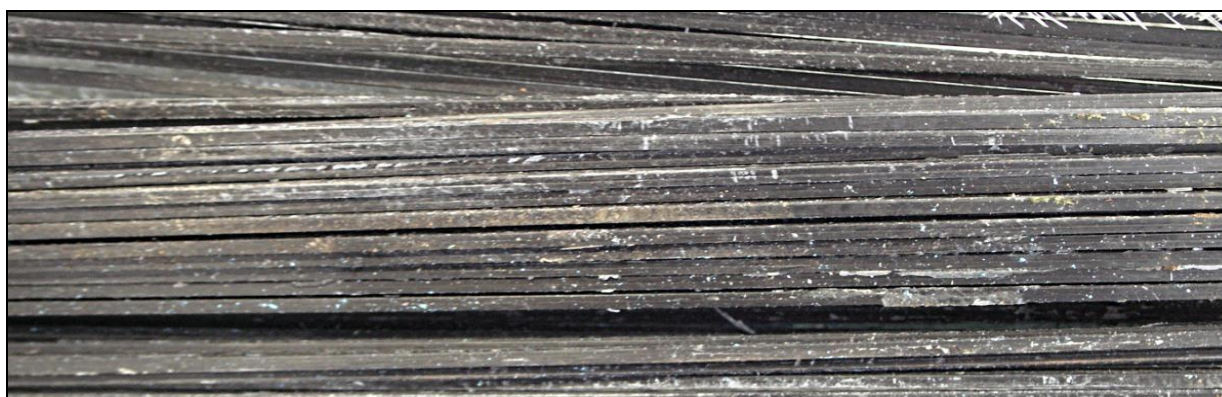
33 – Silnik - widok od strony kolektora spalin.



34 – Silnik – widok z góry.



35 – Silnik – widok z lewej strony.



36 – Charakterystyczne zniszczenie pasów dźwigara skrzydła – widoczne porozklejane pasma rowingu.



37, 38 – Przebicie skorupy pokrycia po prawej stronie kabiny przez fragment gałęzi drzewa.

Ilustracje: PKBWL-T.Makowski [o ile nie zaznaczono inaczej]

KONIEC