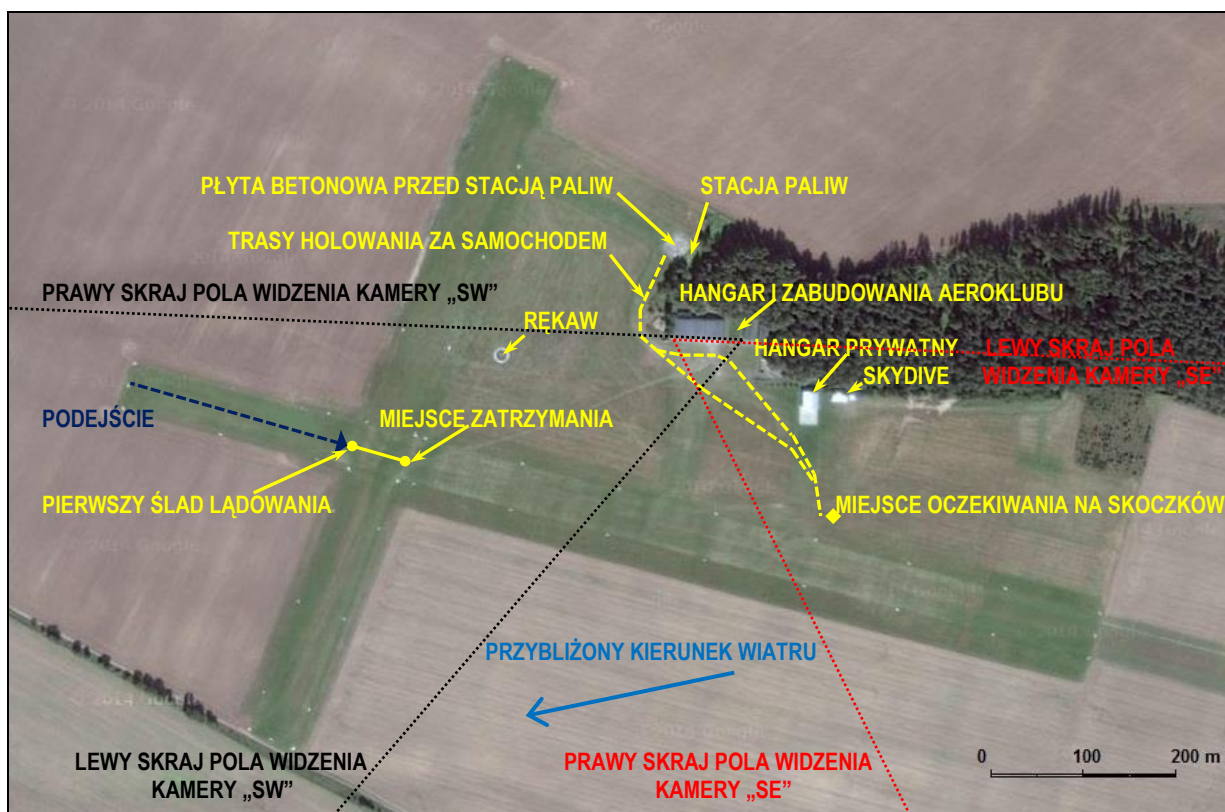
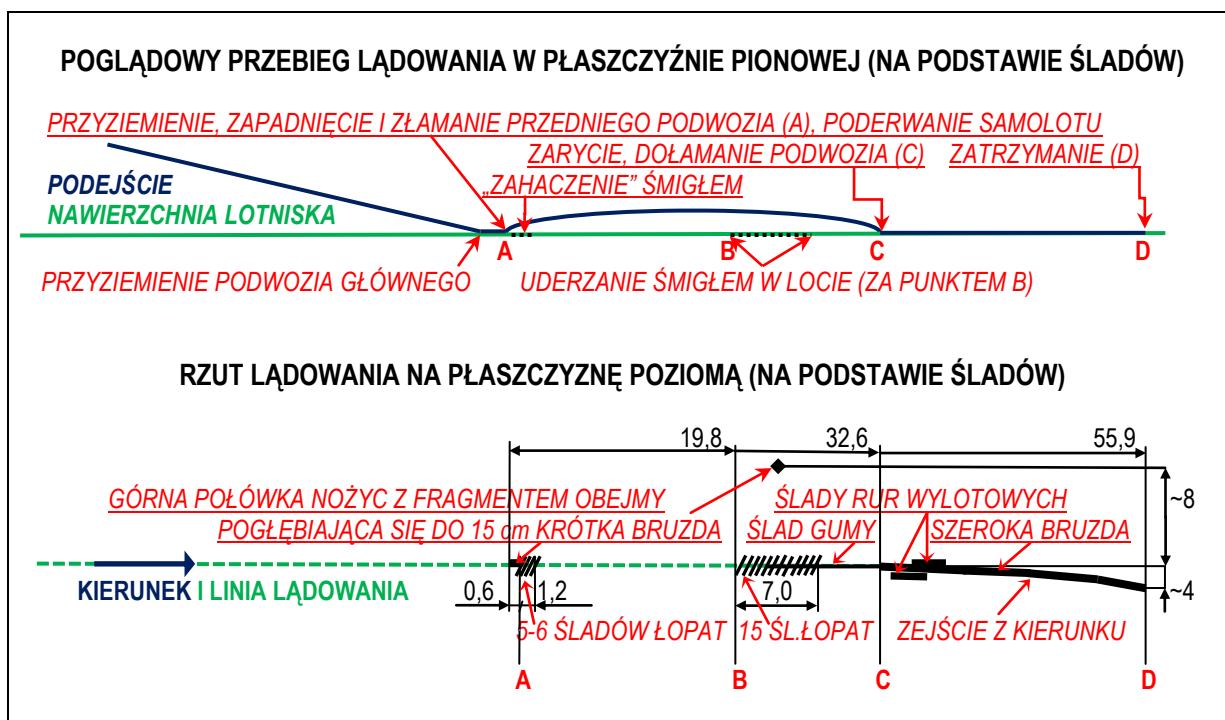


ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu
Cessna TU-206G Mk I Turbo Stationair 6; SP-ASI
09 maja 2015 r., lotnisko Krępa Słupska [EPSK]



1 – Miejsce wypadku na fotomapie lotniska Krępa Słupska [EPSK] z naniesionymi elementami sytuacyjnymi [podkład: google].



2 – Szkic miejsca wypadku - przebieg i ślady lądowania samolotu (wymiary w metrach). A – pierwszy ślad (krótka, szeroka pogłębiająca się do ok. 15 cm bruzda i 5-6 śladów końcówek łopat śmigła, B – początek drugiego śladu (15 szerokich śladów zniekształconych łopat śmigła o zmieniającym się skosie względem linii lądowania, w ich tle ślad startej gumy z opony koła przedniego podwozia), C – początek trzeciego śladu (szeroka bruzda wryta elementami uszkodzonego podwozia, na jej początku po bokach krótkie bruzdy wryte niszczone rurami wylotowymi silnika), D – miejsce zatrzymania się samolotu z obrotem w prawo (koniec szerokiej bruzdy).



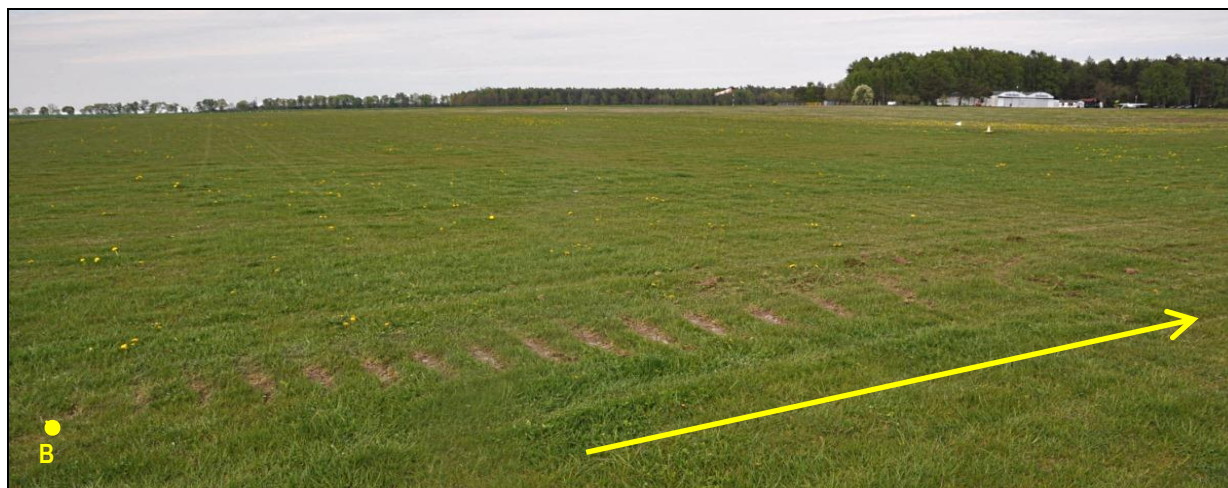
3, 4, 5, 6 – Pierwszy ślad przedniego podwozia (punkt A z ilustracji 2). Większa bujność trawy i większa ilość kwiatów mogą świadczyć o większej lokalnej wilgotności gleby, czyli możliwej grząskości. Na zdjęciu 5 (wykonanym wcześniej od pozostałych) widoczne ślady łopat śmigła w poprzek śladu koła podwozia [foto: Aeroklub Słupski].



7 – Początek drugiego śladu (punkt B z ilustracji 2) – szerokie i głębokie wybrania murawy wskutek kontaktu pogiętych łopat śmigła z nawierzchnią lotniska. Czerwoną strzałką wskazana odłamana górna połowka nożyc przedniego podwozia z fragmentem obejmującej [foto: Aeroklub Słupski].



8, 9, 10, 11, 12 – Odłamana wraz z fragmentem obejmy mocującej górna połówka nożyc przedniego podwozia, odnaleziona w pobliżu śladów samolotu [foto: Aeroklub Słupski].



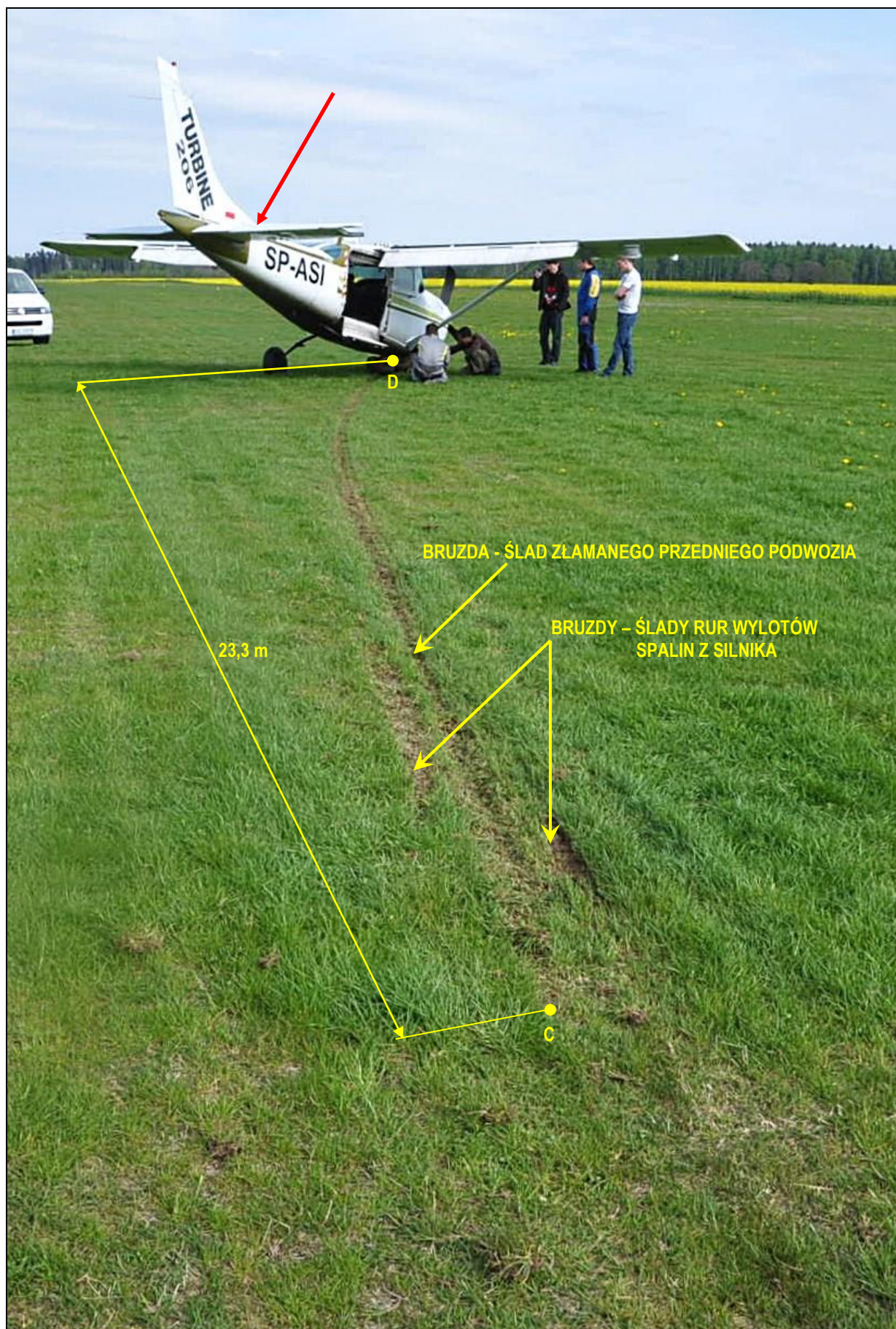
13 – Pokazany z drugiej strony początek drugiego śladu (punkt B z ilustracji 2) – szerokie i głębokie wybrania murawy wskutek kontaktu pogiętych łopat obracającego się śmigła z nawierzchnią lotniska [foto: Aeroklub Słupski].



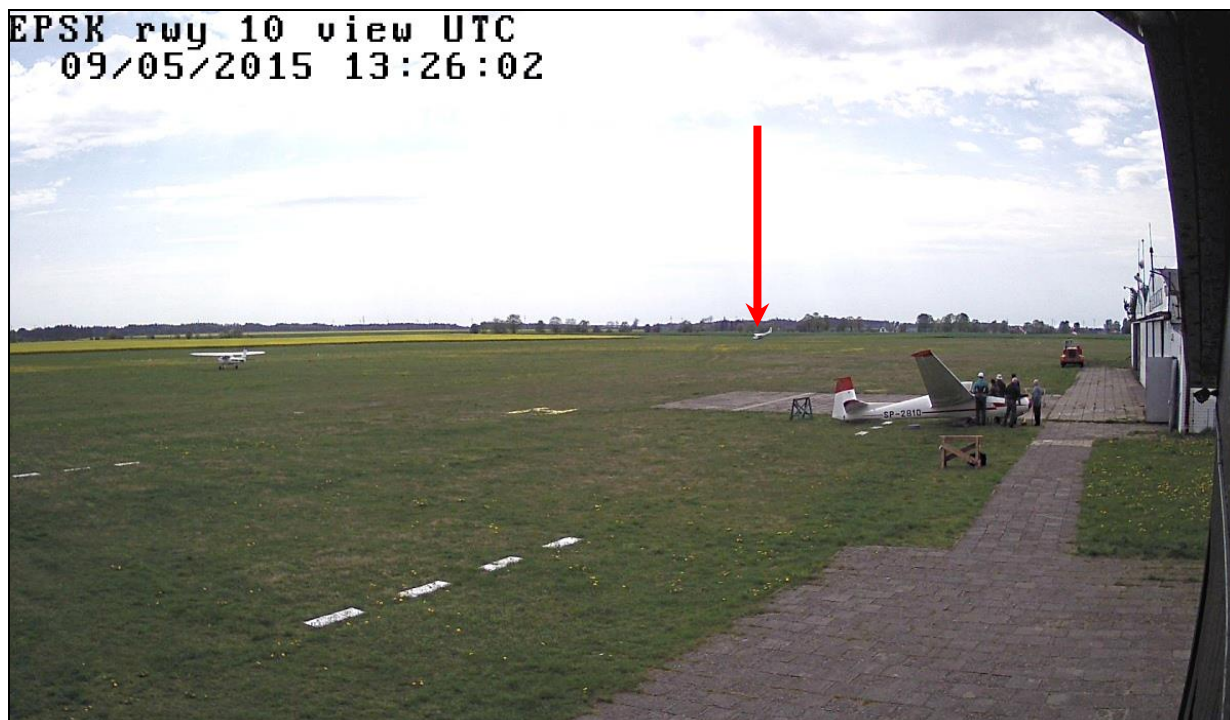
14, 15 - Szerokie i głębokie wybrania murawy wskutek kontaktu pociętych łopat obracającego się śmigła z nawierzchnią lotniska – zbliżenia [foto: Aeroklub Słupski].



16 – Koniec śladów łopat śmigła i początek szerokiej bruzdy - śladu elementów złamanego podwozia (punkt C na ilustracji 2) [foto: Aeroklub Słupski].



17 – Początek ostatniego śladu samolotu – bruzd wrytych elementami złamanego podwozia przedniego i rurami wylotowymi spalin (punkty C i D na ilustracji 2). Czerwoną strzałką wskazana klapka wyważająca steru wysokości, znajdująca się w praktycznie neutralnym położeniu [foto: Aeroklub Słupski].



18 – Samolot tuż po wypadku, widoczny w obiektywie kamery „SW” monitoringu lotniska [foto: Aeroklub Słupski].



19 – Samolot po zatrzymaniu na miejscu wypadku, lewa strona (przednia część kadłuba już podparta) [foto: Aeroklub Słupski].



20 – Samolot po zatrzymaniu na miejscu wypadku, lewa strona. Dobrze widoczne wychylone do lądowania kłapy i zniszczone śmigło (przednia część kadłuba już podparta) [foto: Aeroklub Słupski].



21 – Samolot po zatrzymaniu na miejscu wypadku, prawa strona. Dobrze widoczne zniszczone śmigło (przednia część kadłuba jeszcze nie podparta paletami) [foto: Aeroklub Słupski].



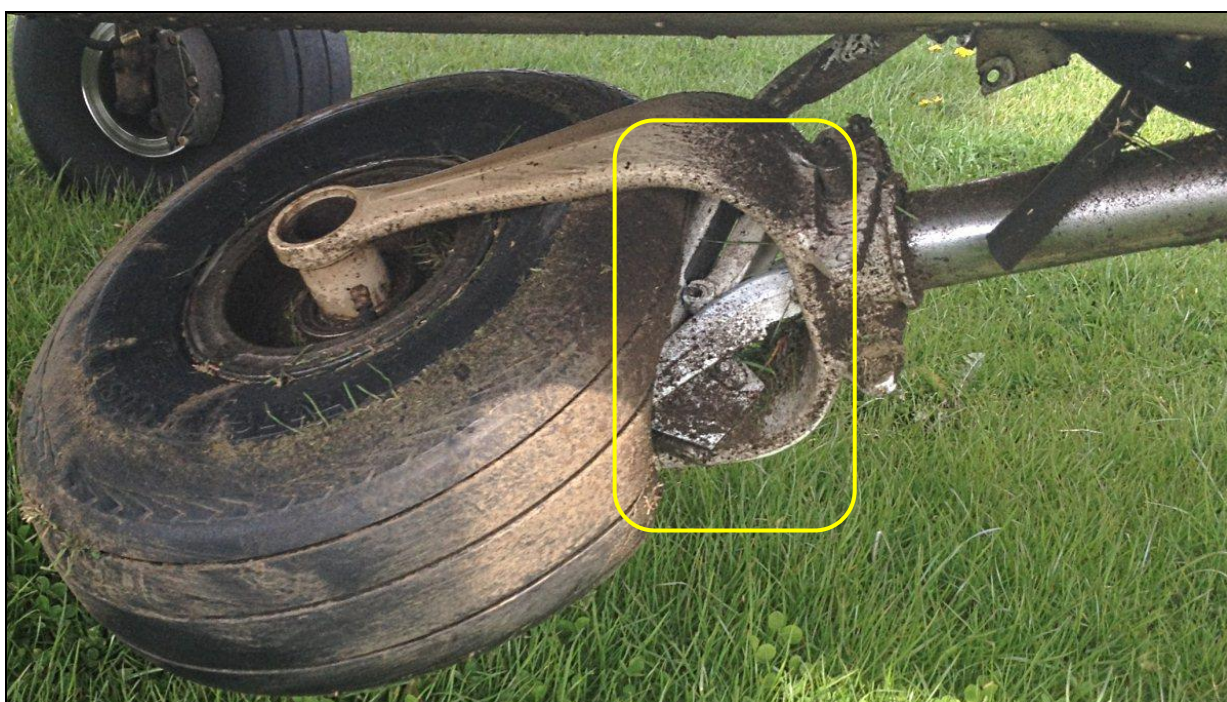
22 – Złamane przednie podwozie po uniesieniu przedniej części kadłuba, lewa strona [foto: pilot samolotu].



23 – Złamane przednie podwozie po uniesieniu przedniej części kadłuba, lewa strona – zbliżenie [foto: pilot samolotu].



24 – Złamane przednie podwozie po uniesieniu przedniej części kadłuba, prawa strona – zbliżenie [foto: pilot samolotu].



25 – Zbliżenie pokazujące zniszczone elementy kinematyki przedniego podwozia wciśnięte między widelec a ogumienie koła [foto: pilot samolotu].



26 – Wyłamane przednie podwozie, zniszczone rury wylotowe spalin z silnika i uszkodzona, zdeformowana dolna osłona silnika, widok od przodu samolotu [foto: pilot samolotu].



27 – Samolot z prawej strony – zbliżenie na otwarte drzwi desantowe. Widoczne wychylone do lądowania kłapy i zniszczone śmigło [foto: Aeroklub Słupski].



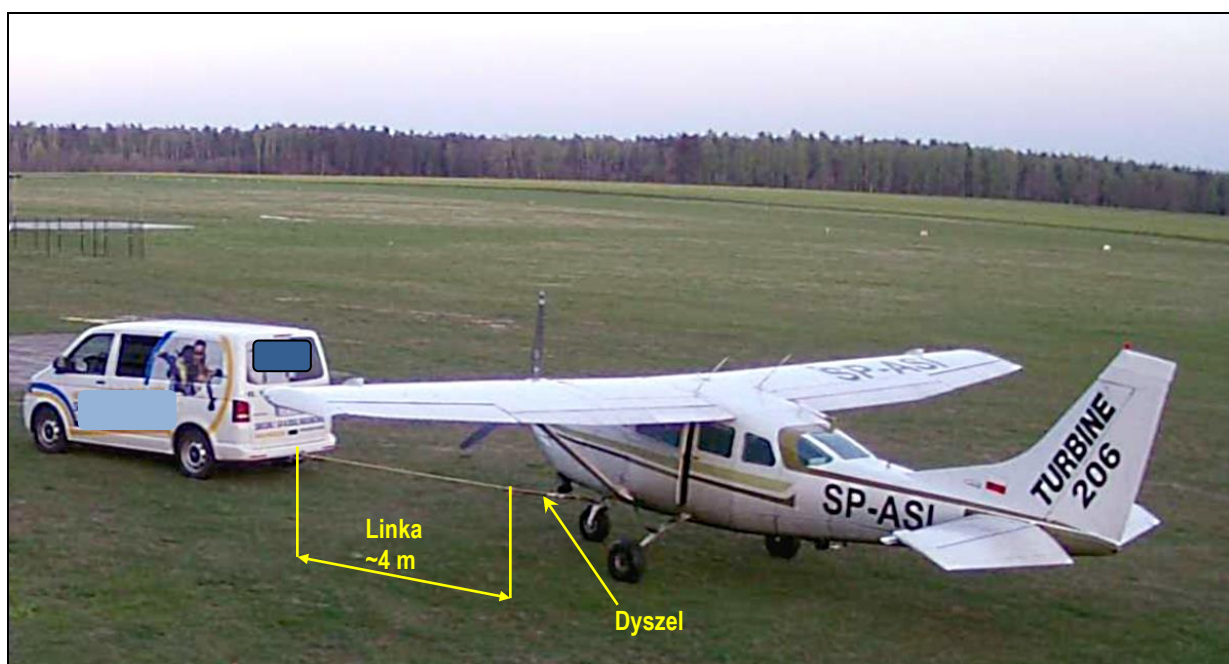
28 – Wnętrze kabiny od strony drzwi desantowych [foto: Aeroklub Słupski].



29, 30 – Tablica przyrządów, lewa i prawa strona [foto: Aeroklub Słupski].



31, 32 – Uszkodzony samolot doholowany do hangaru (dwa zdjęcia z kamer monitoringu lotniska, wykonane praktycznie w tym samym czasie) [foto: Aeroklub Słupski].



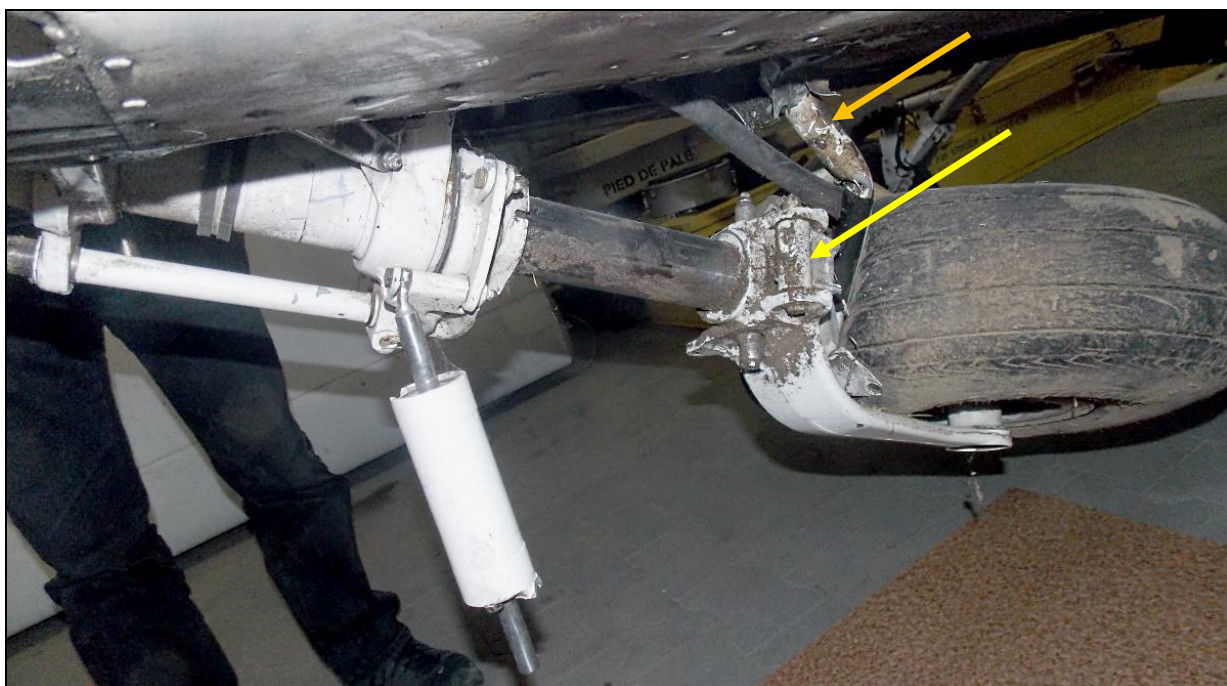
33 – Holowanie samolotu za samochodem z użyciem linki między dyszlem holowniczym a samochodem (powiększony fragment zdjęcia z kamery monitoringu lotniska z dn. 03.05.2015) [foto: Aeroklub Słupski].



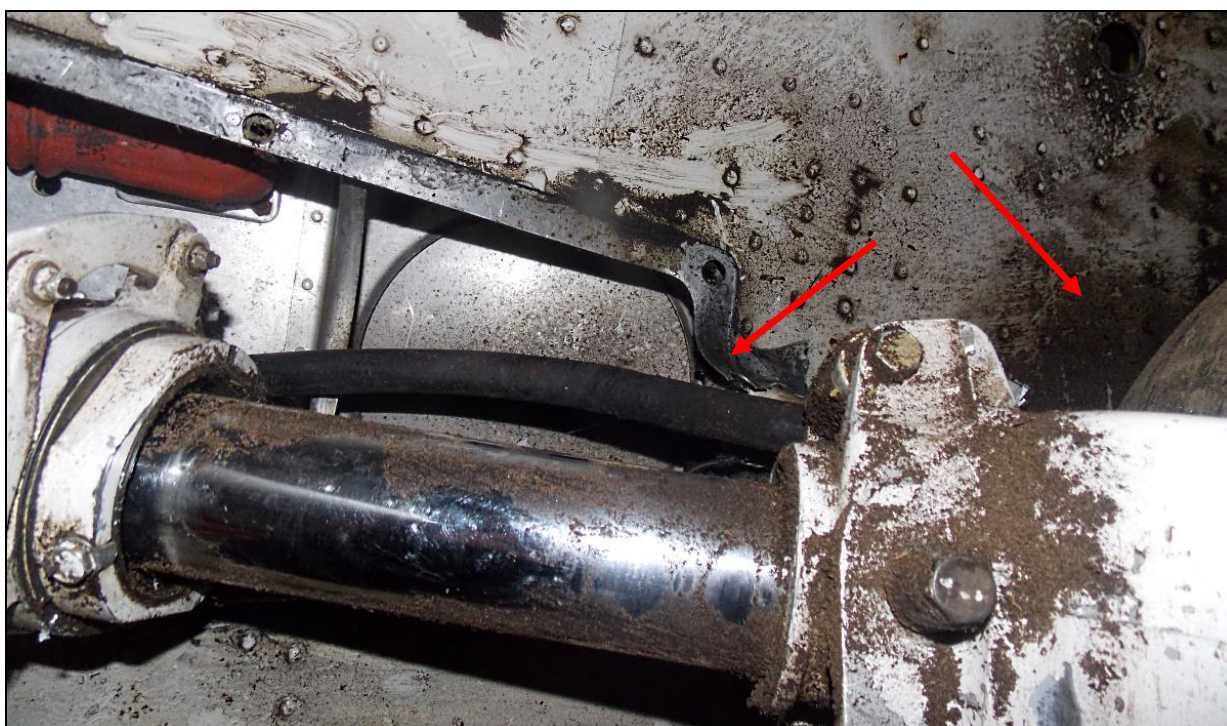
34 – Dyszel-wodzydło, używane podczas holowania samolotu po ziemi [foto: pilot samolotu].



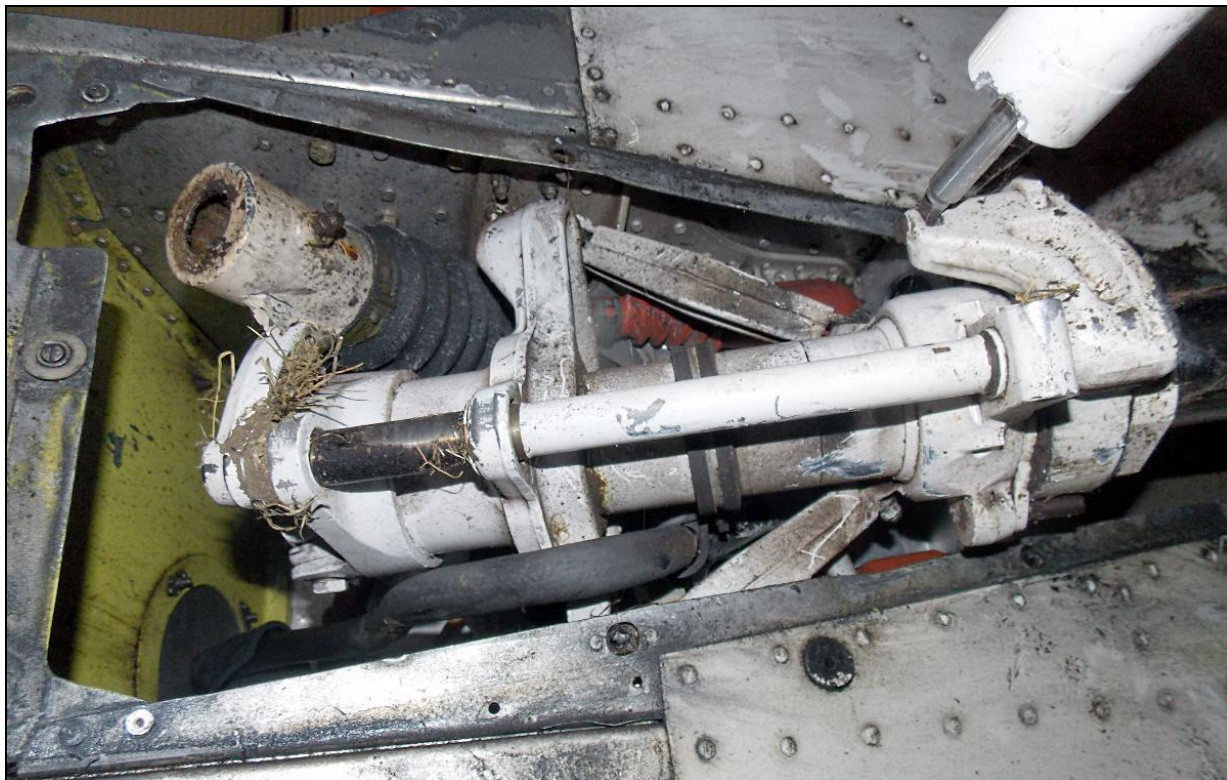
35, 36 – Złamana dolna połówka nożyc przedniego podwozia i jej przełom w zbliżeniu.



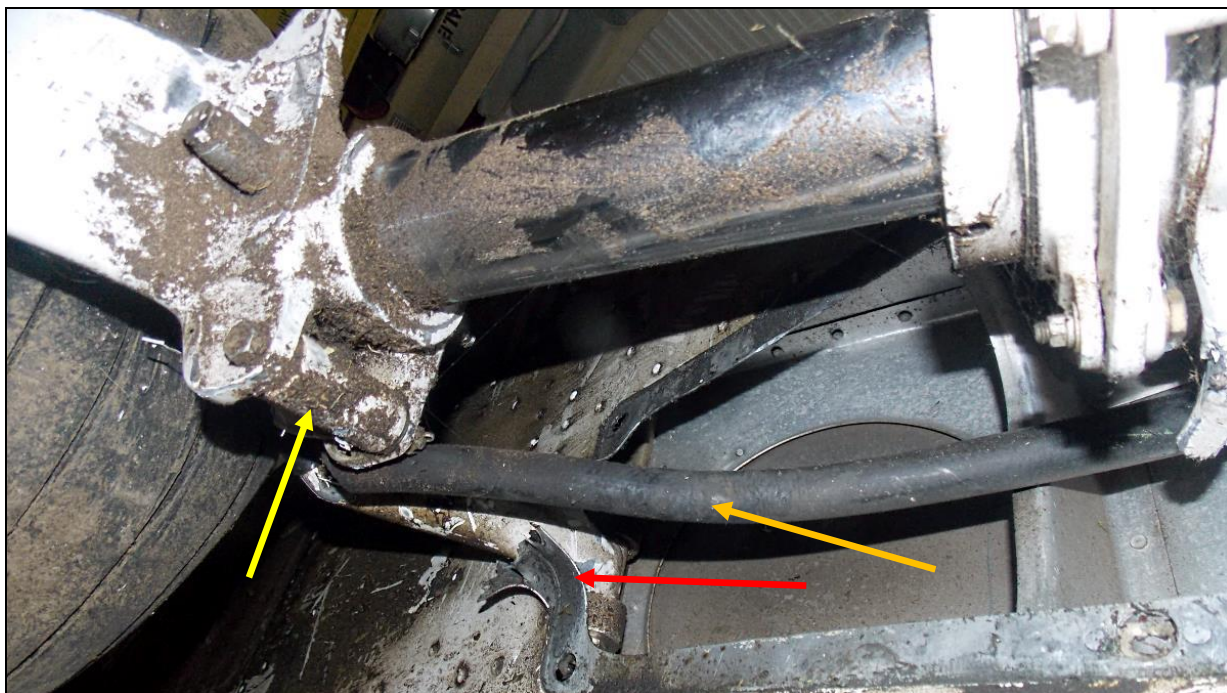
37 – Złamane podwozie przednie na samolocie – widok ogólny z lewej strony. Żółtą strzałką wskazany odłamany fragment dolnej połówki nożyc, pozostający na widelcu koła, pomarańczową – zgięty tylny zastrzał podwozia.



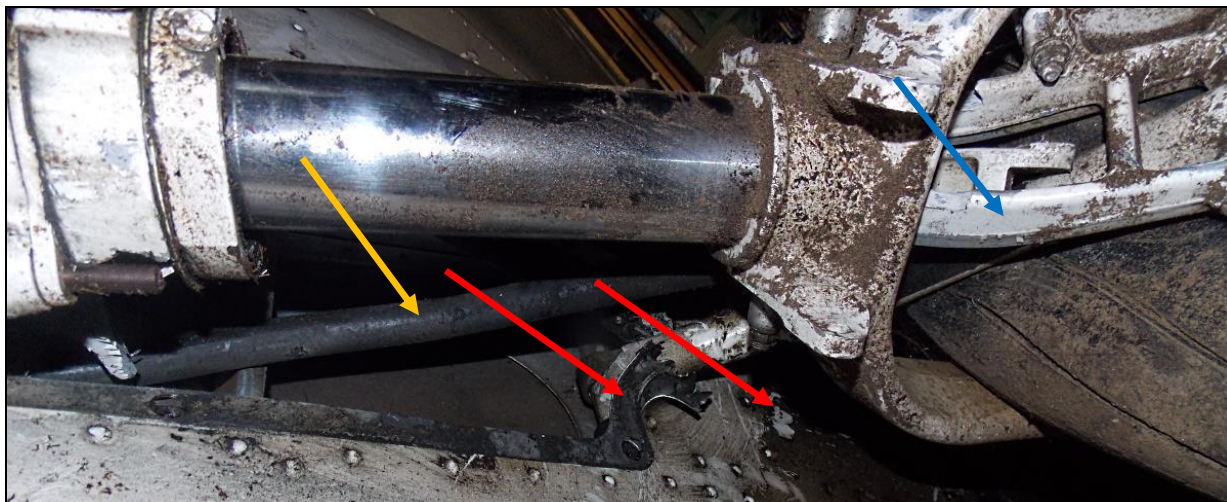
38 – Zbliżenie na gładź amortyzatora i dolny węzeł podwozia (zamocowanie widelca koła) – lewa strona. Widoczne uszkodzenia i deformacje struktury kadłuba [czerwone strzałki].



39 – Górny węzeł goleni podwozia we wnęce kadłubowej.



40 - Zbliżenie na głaz amortyzatora i dolny węzeł podwozia (zamocowanie widelca koła) – prawa strona. Widoczne uszkodzenia i deformacje struktury kadłuba [czerwona strzałka]. Żółtą strzałką wskazany odłamany fragment dolnej połówki nożyc (pozostający na swej osi przy widelcu koła), pomarańczową – zgięty tylny zastrzał podwozia.



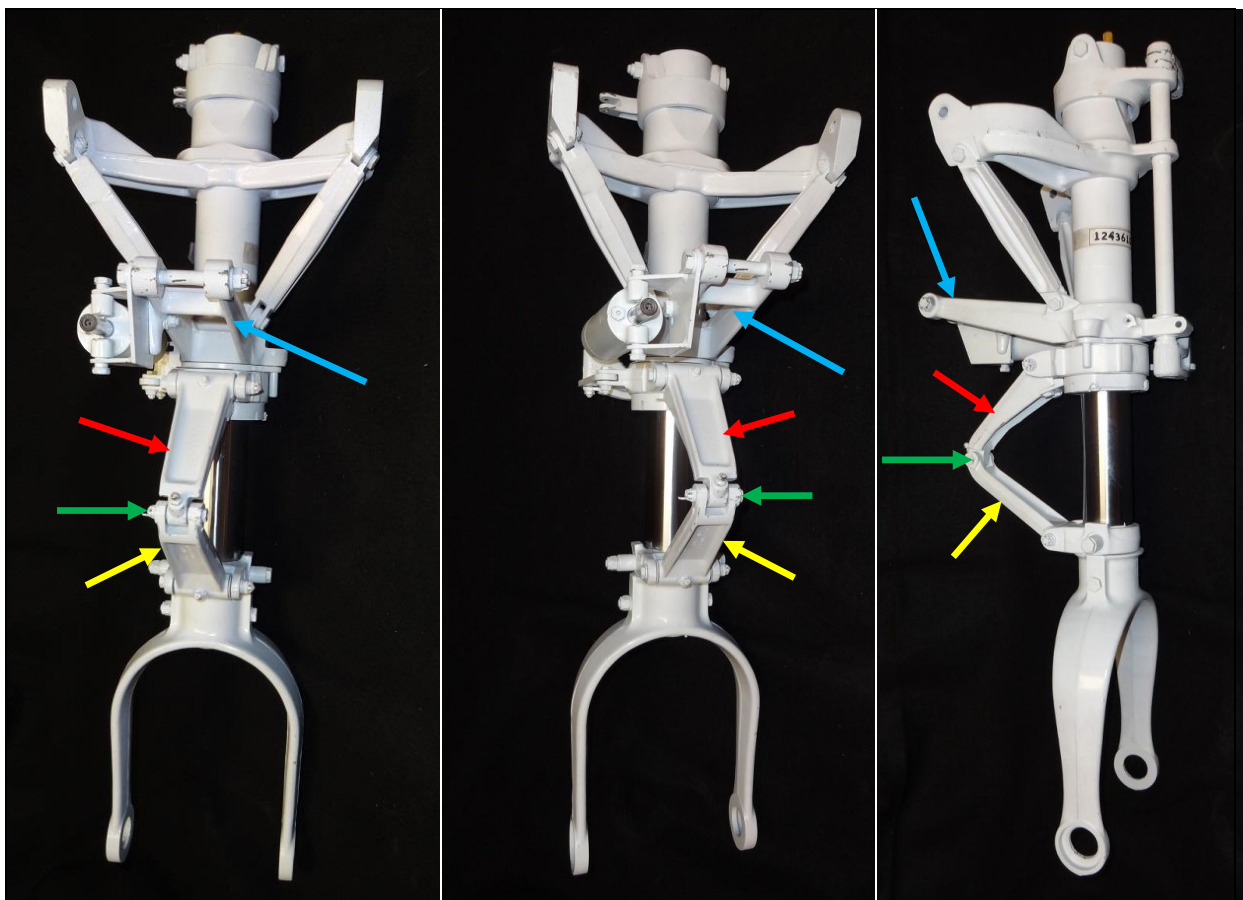
41 - Zbliżenie na głaz amortyzatora i dolny węzeł podwozia (zamocowanie widełca koła) – lewa strona. Widoczne zniszczone elementy kinematyki wgniecione w ogumienie koła (niebieską strzałką wskazane ramie zastrzału, odłamane od swej obejmy na goleni, pomarańczową – zastrzał goleni podwozia). Widoczne uszkodzenia i deformacje struktury kadłuba [czerwone strzałki].



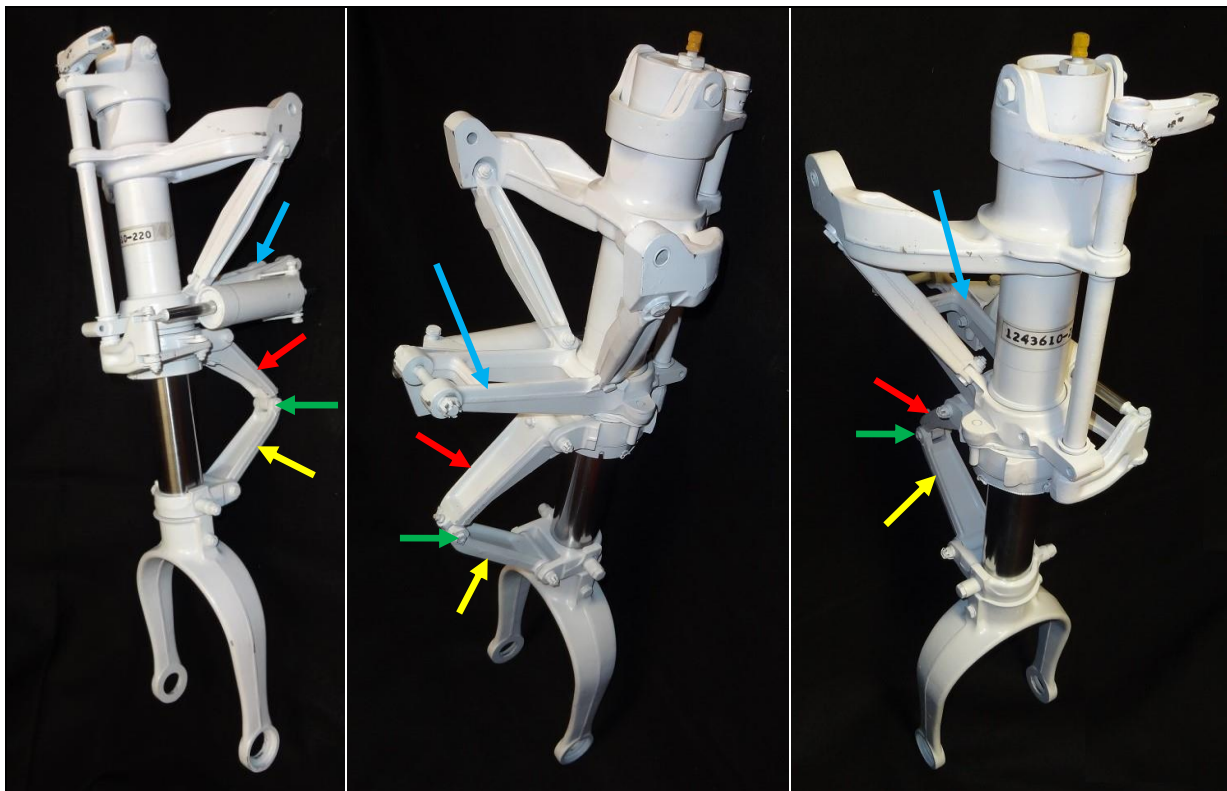
42 - Zbliżenie na głaz amortyzatora i dolny węzeł podwozia (zamocowanie widełca koła) – przód, lewa strona. Widoczne zniszczone elementy kinematyki wgniecione w ogumienie koła. Widoczne uszkodzenia i deformacje struktury kadłuba [czerwona strzałka]. Pomarańczową strzałką wskazany zgięty zastrzał podwozia, niebieską – ramie zastrzału, odłamane od swej obejmy na goleni i wciśnięte między widelec a ogumienie koła.



43 – Zbliżenie na elementy górnego węzła goleńi podwozia.



44, 45, 46 – Wizualizacja komputerowa przedniego podwozia samolotu Cessna 206. Oznaczenia strzałek: czerwona – górna połówka nożyc, zamocowana obejmą na goleńi, zielona – sworznień łączący połówki nożyc, żółta – dolna połówka nożyc zamocowana sworzniem do widelca koła, niebieska – ramię zastrzału, zamocowane obejmą na goleńi. [ilustracja z internetu, z powszechnie dostępnej domeny].



47, 48, 49 – Wizualizacja komputerowa przedniego podwozia samolotu Cessna 206. Oznaczenia strzałek: czerwona – górna połówka nożyc, zamocowana obejmą na goleni, zielona – sworzeń łączący połówki nożyc, żółta – dolna połówka nożyc zamocowana sworzniem do widelca koła, niebieska – ramię zastrzału, zamocowane obejmą na goleni. [ilustracja z internetu, z powszechnie dostępnej domeny].

Zdjęcia i rysunki – o ile nie zaznaczono inaczej – PKBWL.

K O N I E C