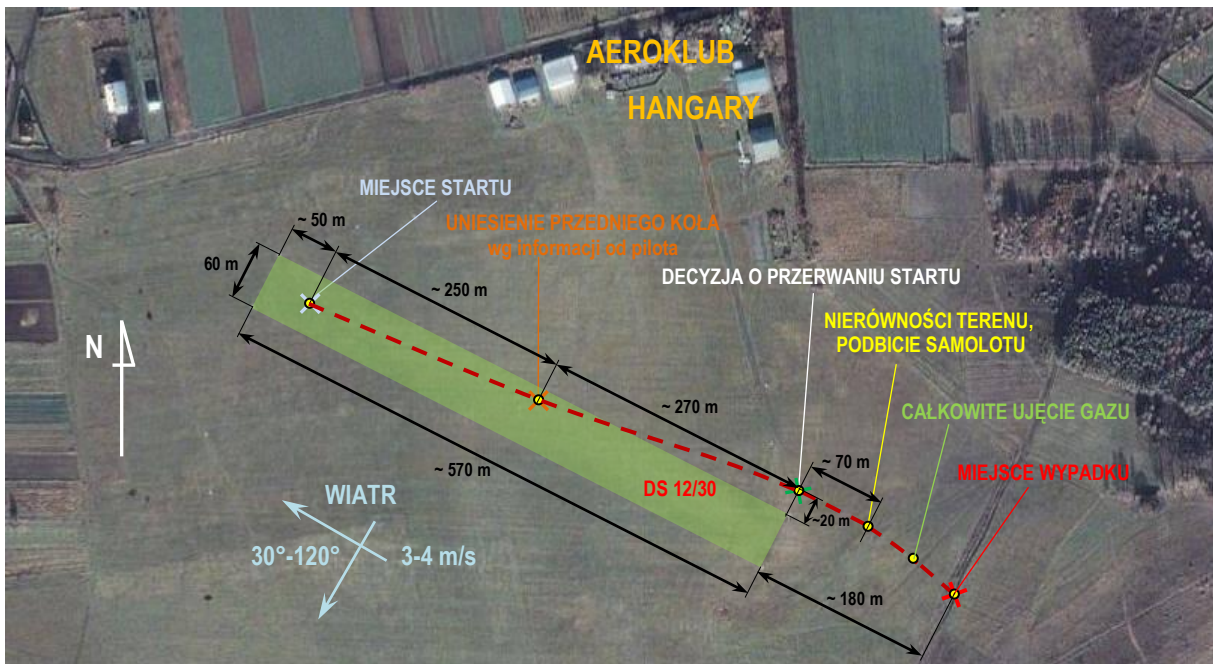


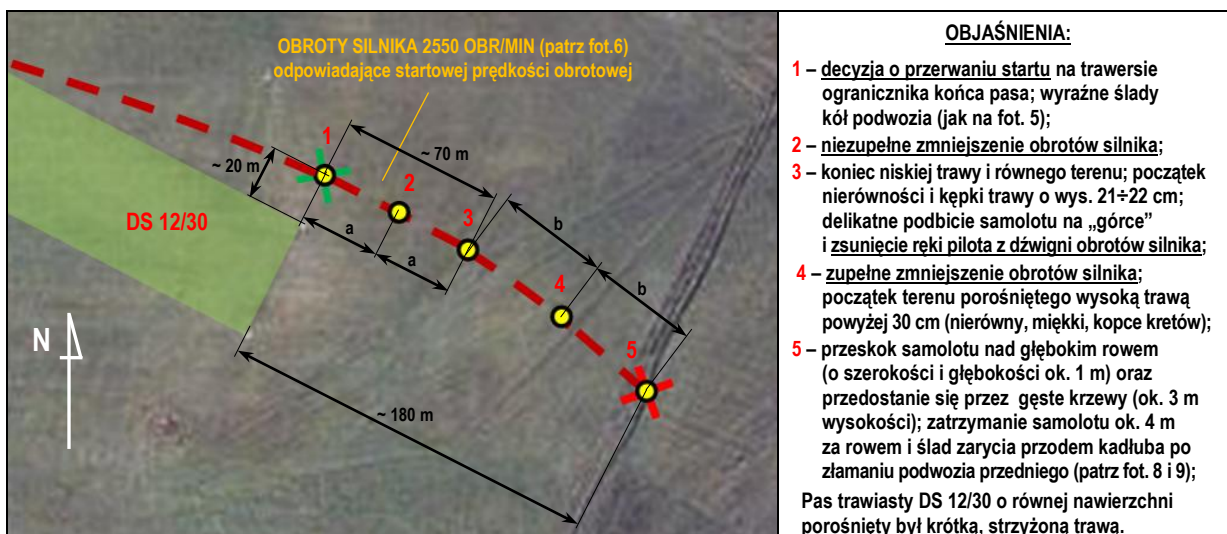
ALBUM ILUSTRACJI
z wypadku samolotu Cessna F 150 L; SP-KAO
26 września 2008 r., lotnisko Piastów k/Radomia (EPRP)



1 – Samolot Cessna F 150 L na zdjęciu wykonanym na lotnisku EPRP przed wypadkiem (po lądowaniu – przed startem).



2 – Szkic sytuacyjny przebiegu startu naniesiony na zdjęciu satelitarnym lotniska w Piastowie (na podstawie informacji od pilota i wizji lokalnej). Współrzędne miejsca wypadku wg GPS: N 51° 28' 49.00" / E 021° 07' 04.40".



OBJAŚNIENIA:

- 1 – decyzja o przerwaniu startu na trawersie ogranicznika końca pasa; wyraźne ślady kół podwozia (jak na fot. 5);
 - 2 – niezupełne zmniejszenie obrotów silnika;
 - 3 – koniec niskiej trawy i równego terenu; początek nierówności i kępki trawy o wys. 21÷22 cm; delikatne podbicie samolotu na „górcie” i zsuniecie ręki pilota z dźwigni obrotów silnika;
 - 4 – zupełne zmniejszenie obrotów silnika; początek terenu porośniętego wysoką trawą powyżej 30 cm (nierówny, miękki, kopce kretów);
 - 5 – przeskok samolotu nad głębokim rowem (o szerokości i głębokości ok. 1 m) oraz przedostanie się przez gęste krzewy (ok. 3 m wysokości); zatrzymanie samolotu ok. 4 m za rowem i ślad zarycia przodem kadłuba po złamaniu podwozia przedniego (patrz fot. 8 i 9);
- Pas trawiasty DS 12/30 o równej nawierzchni porośnięty był krótką, strzyżoną trawą.

3 – Szczegółowy szkic miejsca wypadku z naniesionymi elementami sytuacyjnymi przebiegu startu.



4 – Ogólny widok miejsca zdarzenia na zdjęciu wykonanym z lotu samolotu SP-KAO tuż przed lądowaniem na lotnisku EPRP; widok w kierunku lądowania i startu. Wypadek wydarzył się podczas startu z lotniska EPRP.



5 – Ślady kół podwozia na nawierzchni trawiastej lotniska poza DS 12/30 - odcinek między końcem pasa „12” a krzewami porastającymi rów na końcu lotniska; widok w kierunku startu samolotu SP-KAO (zdjęcie wykonane dzień po wypadku).



6 – Widok z wnętrza kabiny samolotu SP-KAO podczas startu tuż przed wypadkiem na lotnisku EPRP; w dolnej lewej części zdjęcia widoczne wskazania obrotów silnika - 2550 obr/min i licznika motogodzin – 251,46 godz.



7 – Widok z kabiny samolotu SP-KAO po wypadku (uderzeniu w krzewy porastające głęboki rów na końcu lotniska EPRP); widoczne wskazanie licznika motogodzin – 251,47 godz. (różnica 0,01 godz. wskazania z fot.6).



8 – Dobrze widoczne miejsce zarycia przedniej części kadłuba samolotu po złamaniu podwozia przedniego na powierzchni nieużytku za krzewami porastającymi głęboki rów na końcu lotniska; widok w kierunku przeciwnym do kierunku startu.



9 – W przybliżeniu dobrze widoczne miejsce zarycia przedniej części kadłuba samolotu po złamaniu podwozia przedniego na powierzchni nieużytku poza granicą lotniska.



10 – Ogólny widok samolotu na miejscu wypadku – lewa strona; widoczne krzewy porastające głęboki rów na końcu lotniska.



11 – Ogólny widok samolotu na miejscu wypadku – prawa strona; widoczne krzewy porastające głęboki rów na końcu lotniska.



12 – Ogólny widok samolotu od przodu na miejscu wypadku; widoczne miejsce przejechania samolotu przez krzewy porastające głęboki rów.



13 – Ogólny widok samolotu od tyłu na miejscu wypadku; widoczne miejsce przejechania samolotu przez krzewy porastające głęboki rów.



14 – Ogólny widok samolotu na miejscu wypadku. Dobrze widoczne miejsce uderzenia samolotu w krzewy porastające głęboki rów na końcu nieużytkowej części lotniska EPRP.



15 – Uszkodzona krawędź natarcia prawej końcówki skrzydła samolotu.



16 – Widoczne uszkodzenia przedniej części kadłuba, łopat śmigła i przedniej nogi podwozia.



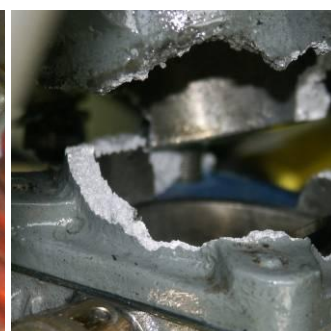
17 – Uszkodzona końcówka prawego skrzydła samolotu.



18 – Uszkodzona końcówka prawego skrzydła samolotu – zbliżenie.



19 ÷ 24 – Widoczne uszkodzenia przedniej części kadłuba (dolnej i górnej maski silnika), łopat śmigła i kołpaka śmigła.



25 ÷ 27 – Odlamanie gaźnika w wyniku wypadku samolotu – uderzenia w krzewy porastające rów na końcu nieużytkowej części lotniska i zarycia przedniej części kadłuba samolotu za rowem po złamaniu podwozia przedniego.



28 – Spód kadłuba; uszkodzona przednia goleń podwozia samolotu (uszkodzenia elementów sterowania gołeni, nożyce, tłumik drgań).



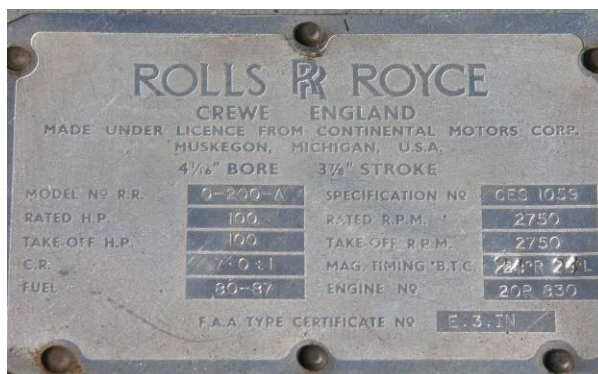
29 – Widok z lewej strony po zdjęciu dolnej i górnej maski silnika; widoczne uszkodzenia podwozia przedniego, łopaty śmigła i konstrukcji łoża silnika.



30 ÷ 33 – Widok tablicy przyrządów z kabiny samolotu SP-KAO po wypadku; widoczny obrotowy hamulec cierny dźwigni obrotów silnika oraz położenie wskaźnika trymera steru wysokości.



34 – Na słupku brak widocznego położenia wskaźnika wychylenia klap.



35 – Tabliczka znamionowa silnika Rolls-Royce O-200-A.



36 – Tabliczka znamionowa płatowca.

Foto: pilot, podróżny, PKBWL.

K O N I E C