

**ALBUM ILUSTRACJI**  
**z incydentu samolotu Piper PA-28R-200; SP-KSD**  
**03 marca 2008 r., lotnisko Wrocław-Strachowice [EPWR]**



1 – Zdjęcie satelitarne lotniska Wrocław-Strachowice [EPWR] z zaznaczonymi głównymi elementami sytuacyjnymi incydentu samolotu Piper PA-28R-200 SP-KSD.



2 – Samolot po zatrzymaniu na końcu dobiegu.



3 – Samolot po zatrzymaniu na końcu dobiegu.





4 – Widok od przodu na złożone wskutek nie zablokowania na zamku prawe podwozie główne samolotu po jego zatrzymaniu na końcu dobiegu.



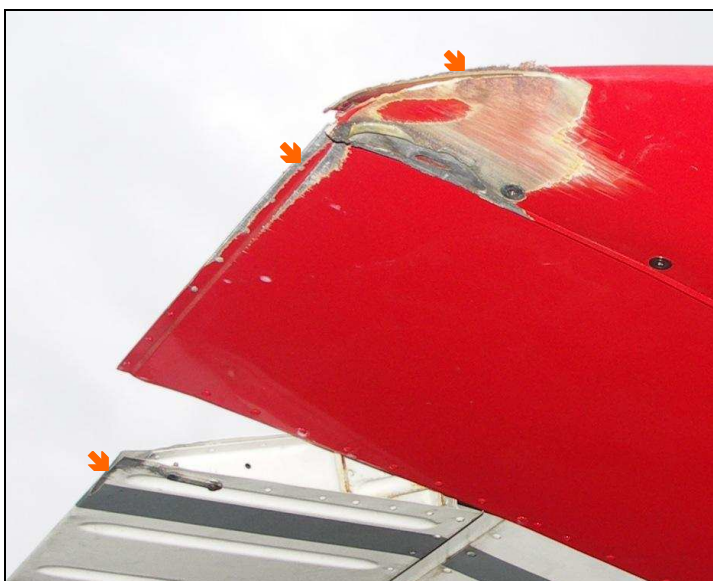
5 i 6 – Widok na wnękę prawego podwozia głównego, prawe podwozie główne, jego zamocowanie w skrzydle oraz mechanizmy układu chowania i wypuszczania – brak widocznych uszkodzeń.



7 i 8 – Widok na wnękę prawego podwozia głównego, prawe podwozie główne, jego zamocowanie w skrzydle oraz mechanizmy układu chowania i wypuszczania z tyłu i z przodu – brak widocznych uszkodzeń.



9 – Otarcia powłoki lakierniczej na prawej końcówce usterzenia poziomego.

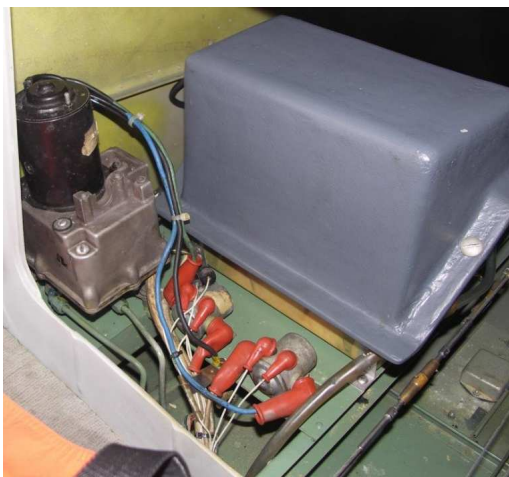


10 i 11 – Uszkodzenia samolotu: starcie kompozytowego i blaszanego elementu końcówki prawego skrzydła przy spływie, starcie końcówki prawej lotki przy spływie z oderwaniem fragmentu rozładowywacza ładunków elektrostatycznych.





**12 i 13 – Uszkodzenia samolotu: starcie spodu stopnia z prawej strony kadłuba.**

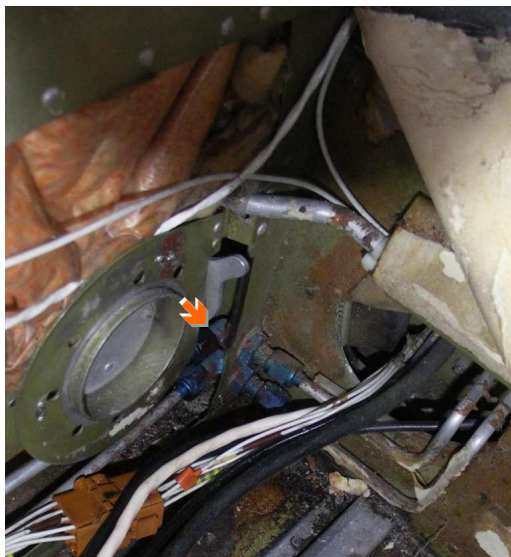


**14 i 15 – Zespół elektrycznej pompy hydraulicznej (z lewej) i odstawianie miejsca awarii przy prawej burcie kabiny.**



**16, 17 i 18 – Owiewka nakrętek sworzni mocowania dźwigara głównego prawego skrzydła przy kadłubie, nakrętki sworzni mocujących z widocznymi kroplami płynu hydraulicznego i zdemonstrowana owiewka nakrętek sworzni mocowania dźwigara głównego prawego skrzydła, wypełniona płynem hydraulicznym z wycieku spowodowanego obluzowaniem końcówki przewodu.**

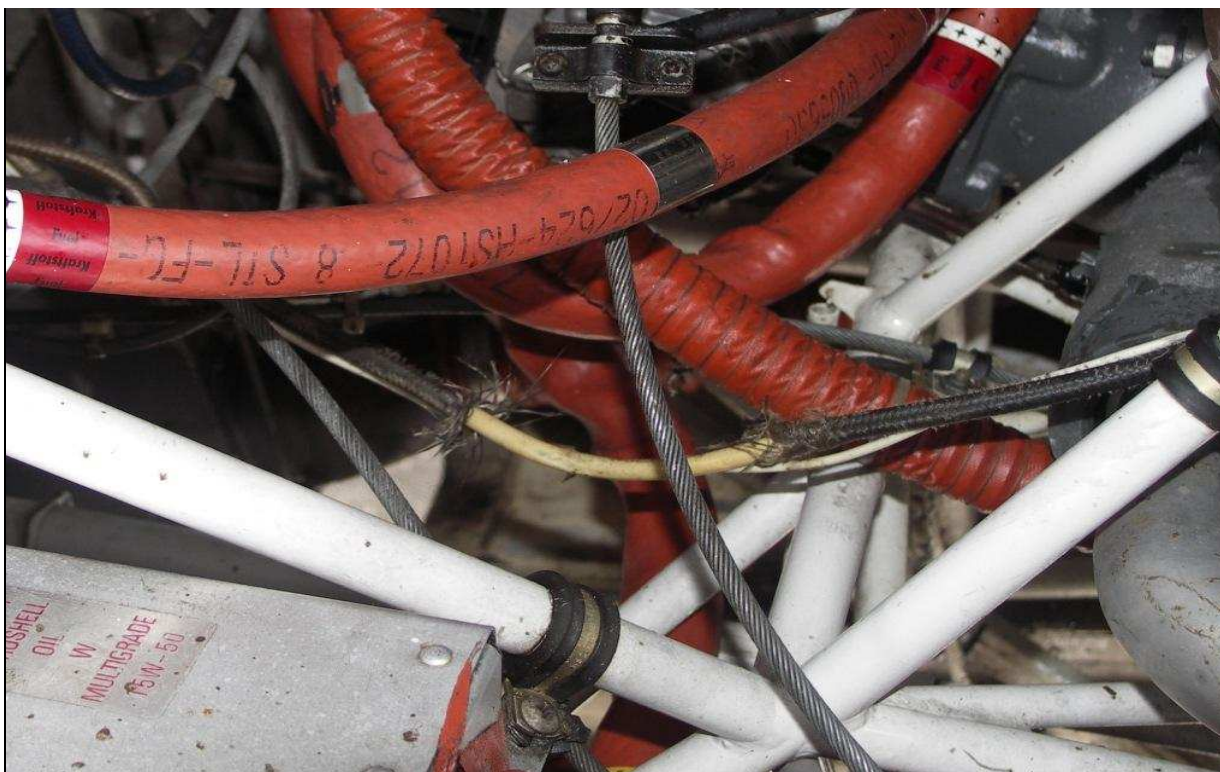




19 i 20 – Odsłonięte miejsca awarii przy prawej burcie kabiny (z lewej) i przewody hydrauliczne we wnęce prawego podwozia głównego (z prawej). Zaznaczone złącze, które uległo rozszczelnieniu.



21, 22, 23 – Widok na agregaty silnika z lewej strony (zdjęcie lewe). Zwraca uwagę nieprawidłowe zmontowanie obudowy filtra powietrza (zdjęcie środkowe) i zaawansowana korozja zbiorniczka płynu hamulcowego oraz niektórych części złącznych (zdjęcie prawe).



24 – Przetarcie osłony przewodu instalacji elektrycznej, widoczne z prawej strony zespołu napędowego.





25 i 26 – Widoczna nierównomierność zużycia ogumienia podwozia głównego i jej przyczyna – nie zachowanie geometrii zamocowania goleni podwozia w położeniu „WYPUSZCZONE”. Czerwone linie styczne do płaszczyzn tarcz hamulców stanowią wyraźną wizualizację tego stanu.

**K O N I E C**