

ALBUM ZDJĘĆ

wypadek nr: 192/05

samolot An-2; SP-ANA

2 września 2005 r.

os. Czarnkowo, wieś Łężyca, pow. zielonogórski

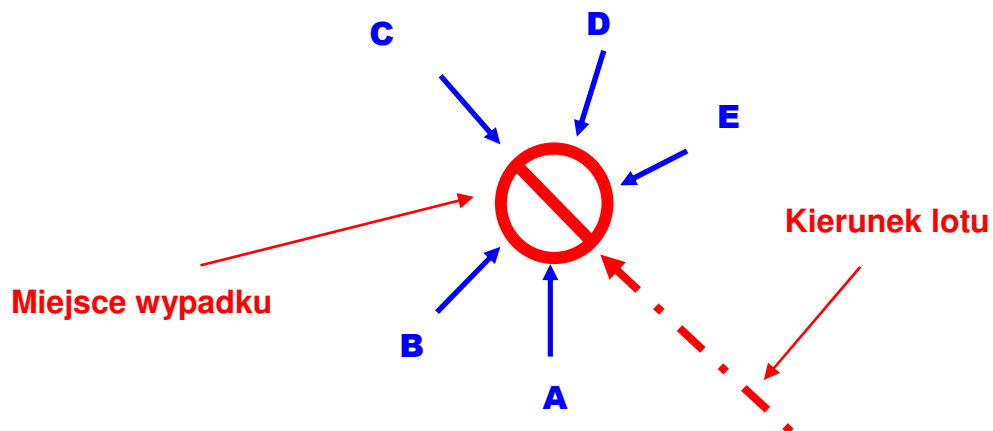
Warszawa 2006



Fot. 1. Samolot, który uległ wypadkowi (zdjęcie przed wypadkiem).



Fot. 2. Rejon wypadku na zdjęciu satelitarnym (szczegółowe szkice miejsca wypadku w dokumencie pt. „Szkic miejsca zdarzenia”).



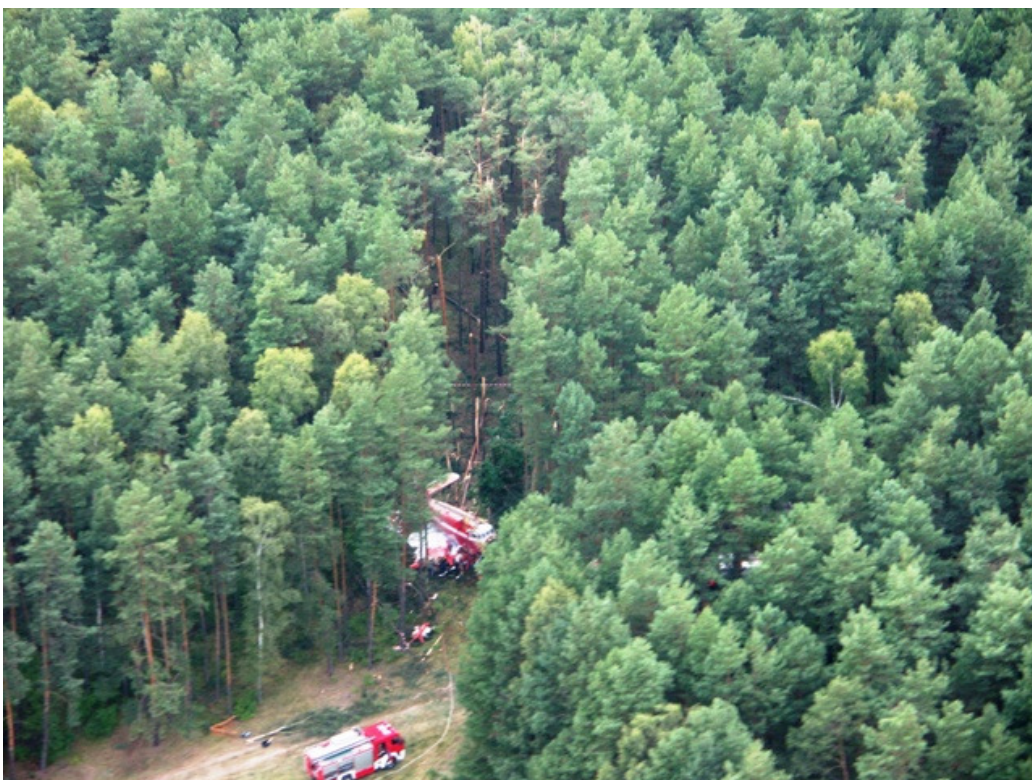
Rys. 3. Szkic wskazujący kierunki wykonywania zdjęć z powietrza.



Fot. 4. Zdjęcie z kierunku A wg rys. 3.



Fot. 5. Zdjęcie z kierunku B wg rys. 3; w prawym, górnym rogu zdjęcia widać osiedle Czarnkowo w pobliżu miejsca świadka A. Ś.



Fot. 6. Zdjęcie z kierunku C wg rys. 3.



Fot. 7. Zdjęcie z kierunku D wg rys. 3.



Fot. 8. Zdjęcie z kierunku E wg rys. 3.



Fot. 9. Wrak samolotu w lesie po awaryjnym lądowaniu; zdjęcia od nr 9 do nr 16 wykonywane były z czterech kierunków (przemieszczanie aparatu – zgodnie z ruchem wskazówek zegara).



Fot. 10. Opis – jak fot 9.



Fot. 11. Opis – jak fot 9.



Fot. 12. Opis – jak fot 9.



Fot. 13. Opis – jak fot 9.



Fot. 14. Opis – jak fot 9.



Fot. 15. Opis – jak fot 9.



Fot. 16. Opis – jak poprzednie zdjęcie; zdjęcie wykonane niedługo po awaryjnym lądowaniu, (dlatego widać unoszący się dym z pożaru silnika), tj. wcześniej niż zdjęcia od nr 9 do nr 15.



Fot. 17. Wlot powietrza do gaźnika po ugaszeniu pożaru.



Fot. 18. Opis – jak poprzednie zdjęcie.



Fot. 19. Zespół napędowy z prawej strony.



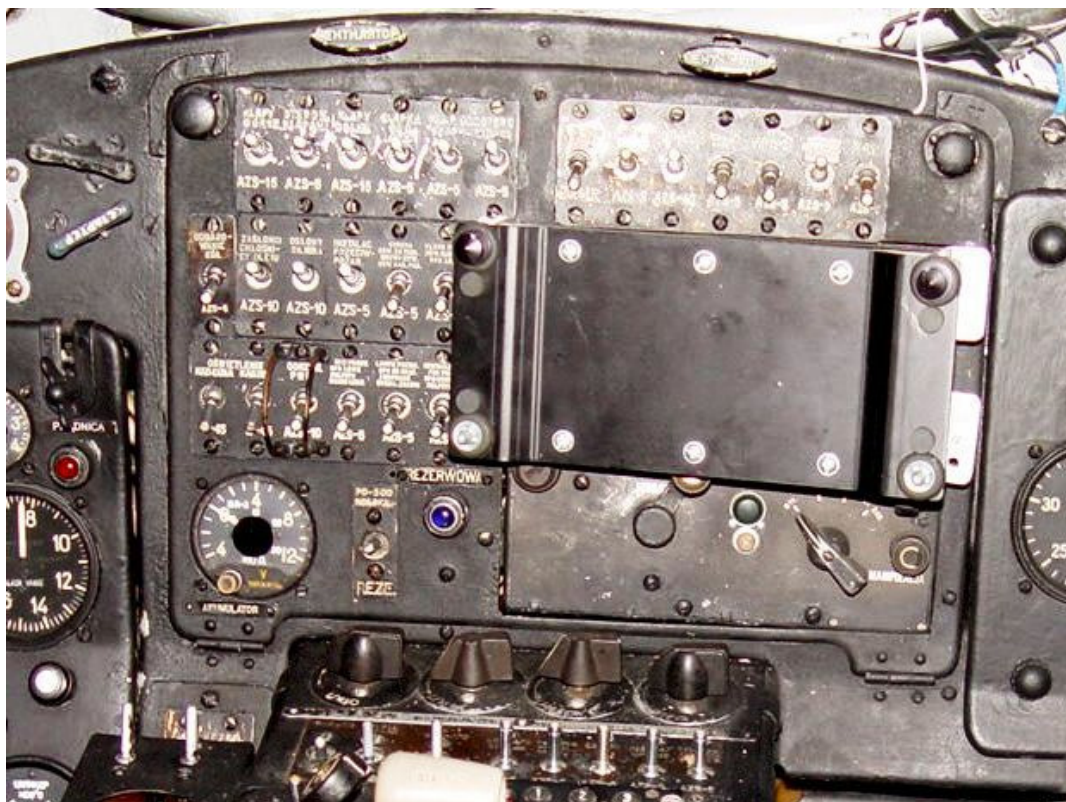
Fot. 20. Miarka ilości oleju; ślad na miarce wskazuje, że w silniku była dostateczna ilość oleju.



Fot. 21. Tablica przyrządów i pulpit centralny.



Fot. 22. Lewa strona tablicy przyrządów.



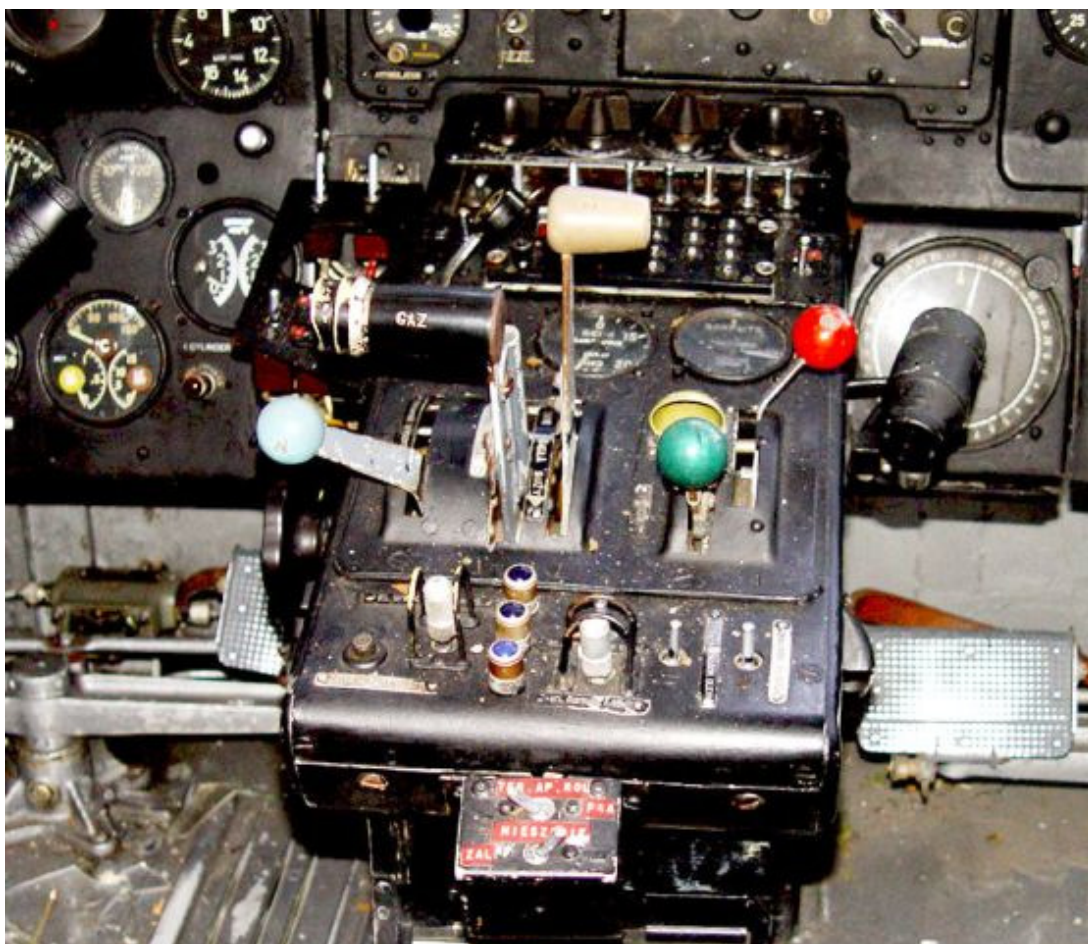
Fot. 23. Płyta środkowa tablicy przyrządów.



Fot. 24. Prawa strona tablicy przyrządów.



Fot. 25. Pulpit lewy.



Fot. 26. Pulpit centralny – widok z tyłu.



Fot. 27. Pulpit centralny, fragment przedni – widok z góry.



Fot. 28. Pulpit centralny, fragment tylny – widok z góry.



Fot. 29. Kabina pasażerska z zabudowanym zbiornikiem na wodę; strzałka wskazuje rozdarte poszycie po prawej stronie kabiny którą ewakuowała się załoga.



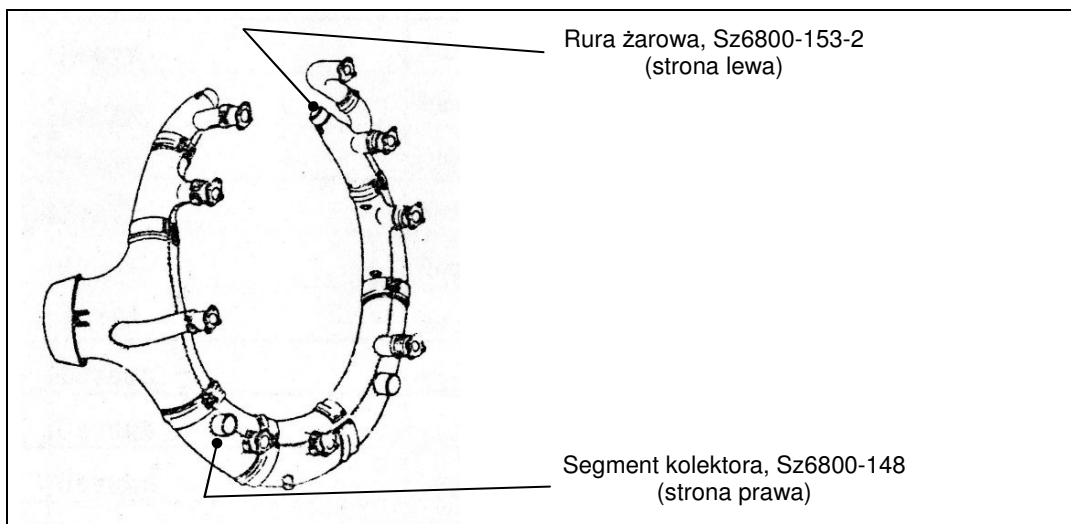
Fot. 30. Strzałka wskazuje pień drzewa (przecięty w czasie akcji ratowniczej), który zablokował drzwi kabiny, zmuszając załogę do ewakuacji dziurą po prawej stronie kadłuba (poprzednie zdjęcie)



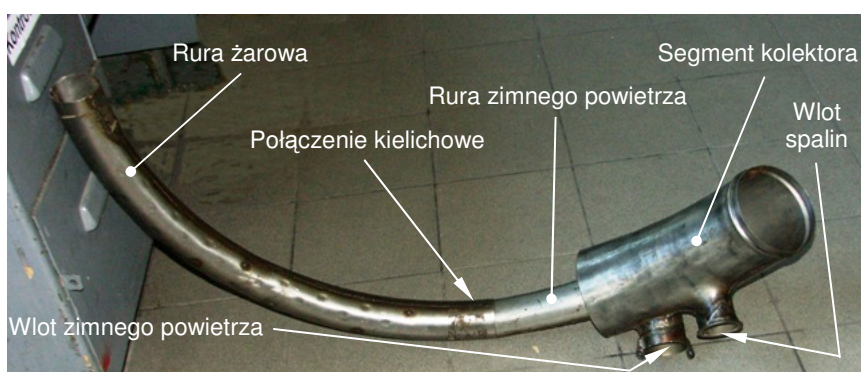
Fot. 31. Widok z przodu na wlot powietrza do gaźnika – strzałka wskazuje na brak klapki sterującej podgrzewem powietrza do gaźnika.



Fot. 32. Widok z przodu na wlot powietrza do gaźnika samolotu niezwiązanego z wypadkiem – strzałka wskazuje na klapkę sterującą podgrzewem powietrza do gaźnika.



Rys. 33. Szkic wskazujący uszkodzone elementy kolektora rury żarowej.



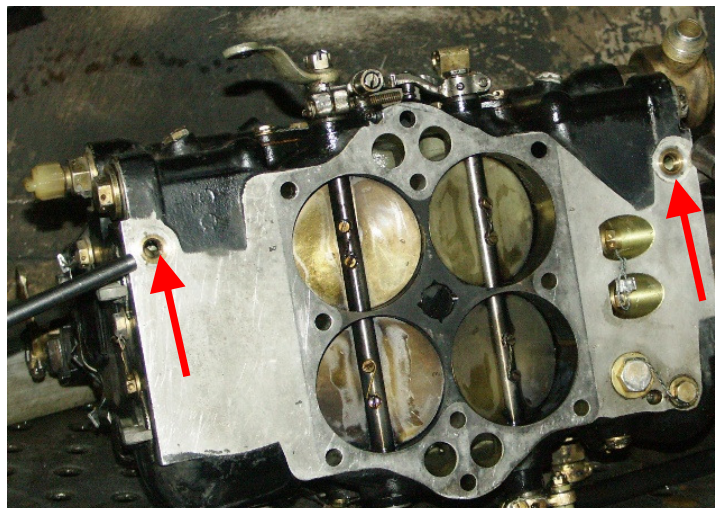
Fot. 34. Przykład połączenia rury zimnego powietrza (część segmentu kolektora) z rurą żarową – strona lewa.



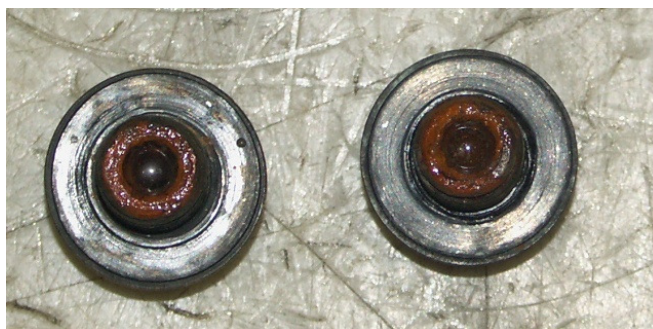
Fot. 35. Segment Sz6800-148 – ułamana w momencie zderzenia z ziemią rura zimnego powietrza.



Fot. 36. Rura żarowa Sz6800-153-2 (wskazana strzałką) – uszkodzony w eksploatacji kielich połączenia z rurą zimnego powietrza.



Fot. 37. Strzałki wskazują ślady wody w gaźniku.



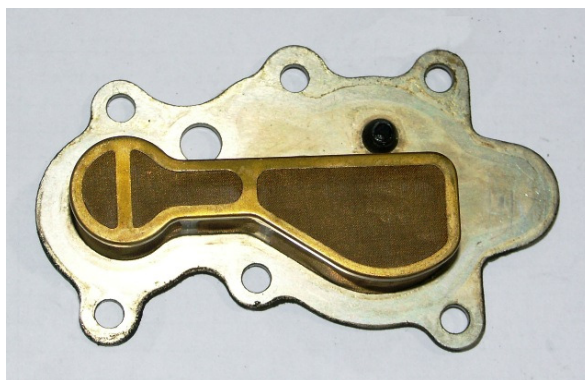
Fot. 38. Korki zlewowe gaźnika (najniższe punkty) ze śladami korozji wskazujące obecność wody w gaźniku.



Fot. 39. Pokrywka gaźnika z widocznymi śladami wody w prawej i lewej komorze pływakowej



Fot. 40. Filtry gaźnika (komora pływakowa) – czysty.



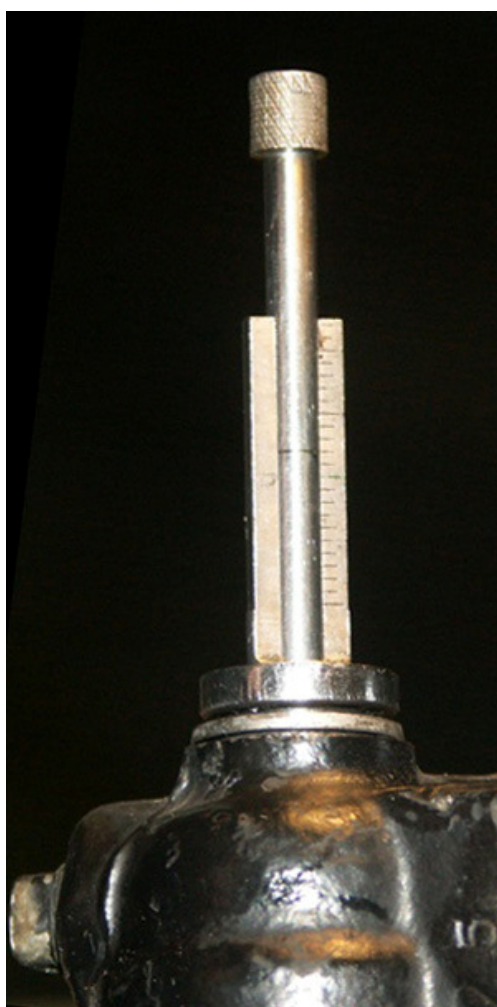
Fot. 41. Filtr gaźnika (poprawka wysokości) – czysty.



Fot. 42. Filtr gaźnika (dokładnego oczyszczania) – czysty



Fot. 43. Ślimak regulacji poprawki wysokości z plombą HYDRAŁ-WROCŁAW.



Fot. 44 i 45. Przrząd do sprawdzania ustawienia poprawki wysokości (po lewej) oraz przrząd wkręcony w badany gaźnik (po prawej) powinien wskazywać 3,4 mm (dla warunków: 762 mm Hg, 21⁰C) a wskazuje 2,3 mm.