

(左)図18：反対の左翼クロスバーとフロントスパーの接続部。左トップサイドワイヤーは損傷が無い。  
(右)図19：同部位を下面側から見る。溶融切断した左ボトムサイドワイヤーのナットにリングピンが無いが、これは事故後にはずされていたものである。



(左)図20：図19のナットに、取り外して保管されていたリングピンをつけた。変形しているが、自然に脱落する状態ではなかった。

(右)図21：同型機の右翼における状態。サイドワイヤー末端が下面セール出口補強部に接触するが、リングピンがセールなどに干渉する状態は確認されなかった。



(左)図22と(右)図23：事故機のセールにおけるサイドワイヤー出口。図の上方、ノーズ側に向かって下面セール出口補強部にサイドワイヤー接触の痕跡はあるが、リングピン干渉の痕跡は無い。



図 2 4 : トリム設定は、8 月 1 1 日に発見されたキール部品の、通常使用によると思われる痕跡から、3 段階の中位置であったと推測される。

