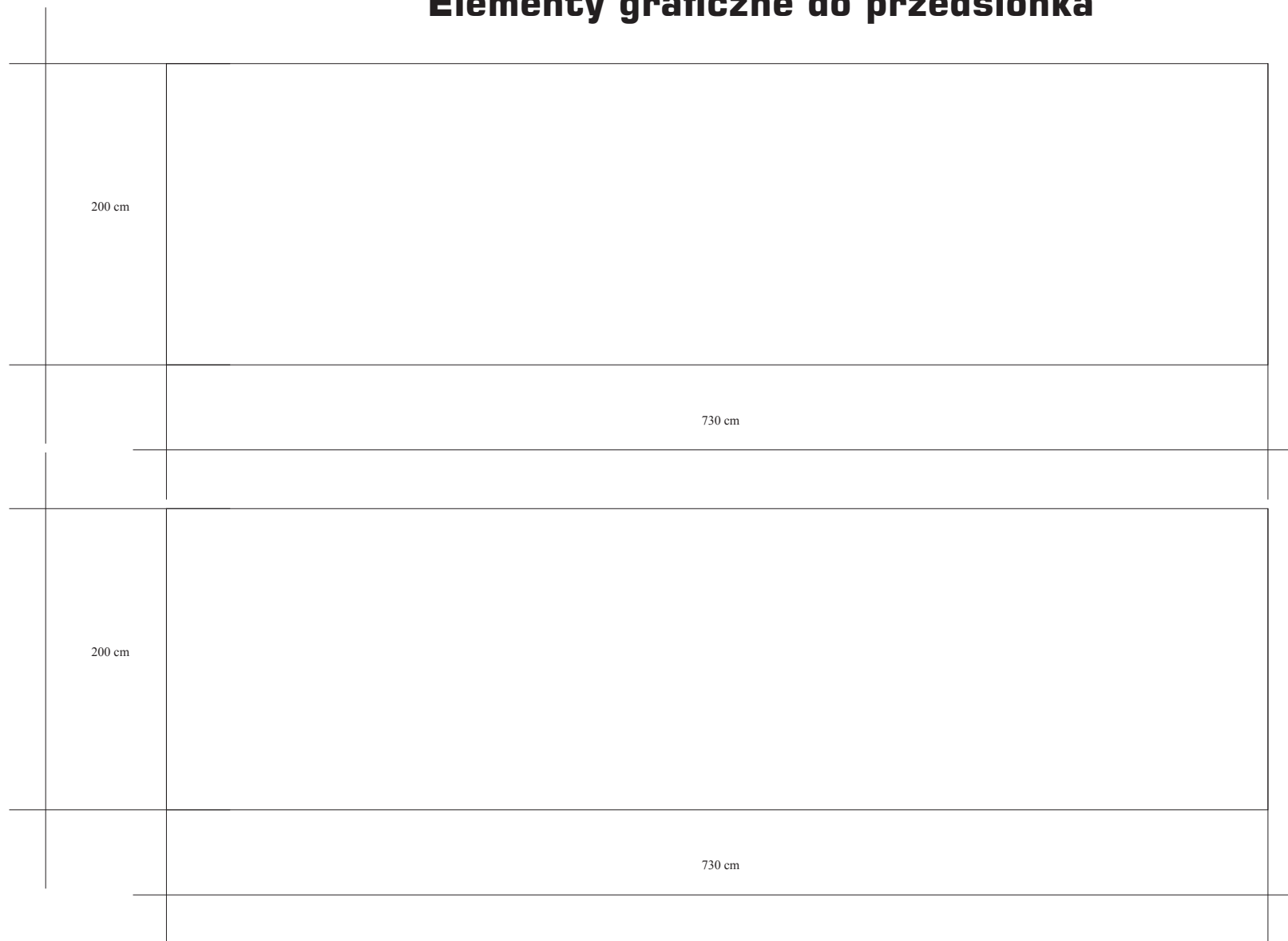




MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

scenariusz ekspozycji muzealnej i jej toczenia

## Elementy graficzne do przedsionka



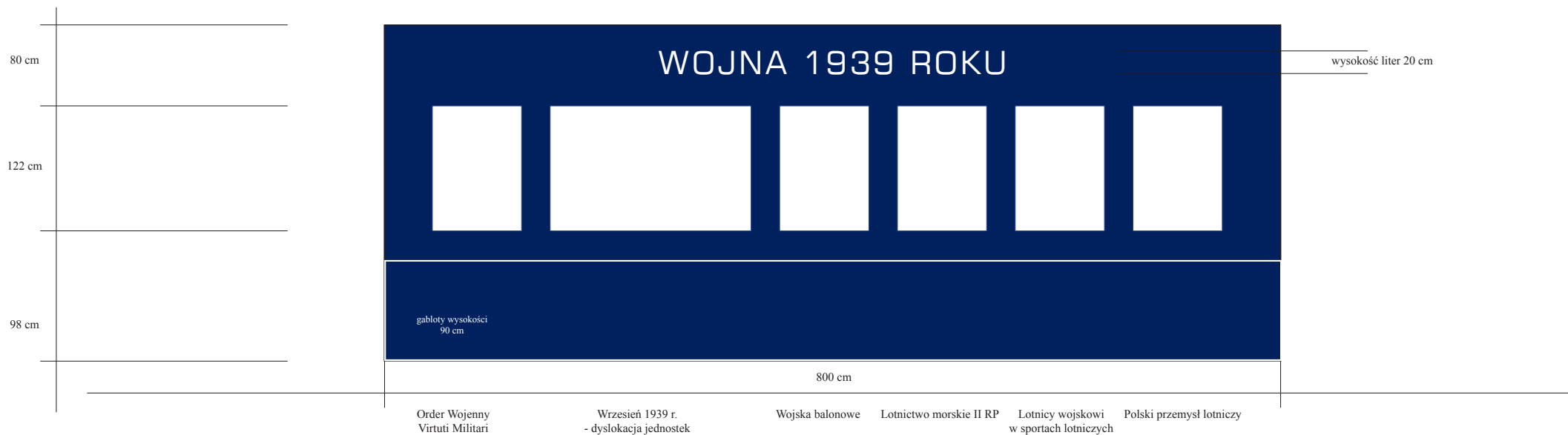
- Grafika prezentująca w sposób alegoryczny 100 lat polskiego lotnictwa wojskowego

- Grafika prezentująca w sposób alegoryczny karierę lotnika - od dziecięcej zabawy papierową strzałą do pilota współczesnego odrzutowca otoczonego elektroniką

## Rozmieszczenie elementów graficznych w pomieszczeniu nr 2



## Rozmieszczenie elementów graficznych w pomieszczeniu nr 2



# Przykładowe plansze informacyjne w pomieszczeniu nr 2

## Polacy w lotnictwie zaborców

Lotnictwo polskie powstawało jednocześnie z kształtującym się państwem. Wzrastające potrzeby lotnictwa z reguły wyprzedzały możliwości organizacyjne i szkoleniowe państwa. Personalni latający w początkowym okresie pochodzili głównie z armii austriackiej, nieco później z armii rosyjskiej i w niewielkiej części z armii niemieckiej. W 1919 r. obercowie lotnictwa, podobnie jak oficerowie pozostałych korpusów czołowych, byli mocno zróżnicowani pod względem pochodzenia wojskowego. Z armii rosyjskiej wywodziło się 49, z polskich formacji w Rosji – 42, z armii austro-węgierskiej – 82, z armii niemieckiej – 7, a z Legionów Polskich – 11. Pod względem specjalności było: 46 pilotów, 88 obserwatorów, 24 oficerów technicznych oraz 84 pozostałych. Jeśli weźmiemy pod uwagę stopnie wojskowe, było: 2 podpułkowników, 4 majorów, 8 kapitanów, 79 poruczników, 83 podporuczników, 8 chorążych oraz 7 podchorążych.

Więć pilotów było kilku adekwatnie podniebnych zmaganiach, m. in. Stefan Stęca z armii austro-węgierskiej miał na koncie kilka zestrzelonych samolotów. Kilku pilotów było dowódcami jednostek lotniczych. W armii austro-węgierskiej stanowiska dowódcze pełnili m. in. Camillo Perini i Roman Florer, a w rosyjskiej – m. in. Feliks Boleński i Jan Kiezun.



Wytwórca lodołazów Lebow E34 Szekulera Karola Traubla-Dunajskiego zniszczonej 28 października 1915 r. Traubla-Dunajski zaliczył swoją w stopniu. Przejściowo zastąpił w stopniu austro-węgierskim. Po klęsce Austro-Węgier przeszedł do Francji, a następnie do Polski gdzie przystąpił do tworzenia polskiego lotnictwa morskiego. Odebrał w roku 1919 r. stopień rezerwowego. Rezerwa Morskiego w Departamencie Sprawy Morskiej Ministerstwa Spraw Wojskowych. Zapewnił się wykształceniem i egzaminem dla Polka lotnika morskiego i był pierwszym polskim pilotem i także wykonywał samoloty dla lotnictwa morskiego.



Kazimierz Kubala smierzył z samolotem przy polowaniu na koczowniczym polach w wojnie (miejscowość nieznana) w lotnictwie austro-węgierskim. To samolot wyprodukowany w wytwórni Albatros w 1918 r.

Por. Stanisław Fijałkowski (w środku) przed samolotem Albatros-Dunaj w lotnictwie austro-węgierskim.

Por. Kazimierz Januszowski (w środku) w mundurze austro-węgierskim w lotnictwie austro-węgierskim.



Jan Nagórski – jeden z pierwszych polskich pilotów. W 1912 zaliczył zdobycie sił i Władysławem Szekulera. W 1913 roku otrzymał w oficerach szkołę powiatowo-marszałki w Gostyniu (gen. Samko Potrzebowski), zdobył dyplom „Lotnika samolotowego”. Był jednym z pierwszych lotników w służbie państwowej. W 1914 r. odbył pierwszy lot nad Arktyką na samolocie Albatros Formosa M. 11. Podczas ostatniego przelotu został do 76 minut w powietrzu, przetrwał i powrócił. Był jednym z pierwszych lotników na wczesnym typie samolotów na balonach (oblatując Niegorskiemu zaledwie kilka dni przed wybuchem I wojny światowej). Otrzymał dyplom z tytułem „Lotnika samolotowego”. On sam został do Polaka w 1914 roku i zgłosił się do Marynarki Wojennej, gdzie służył na czołwiecownicy przelotowej, na statku do niej przystosowanej.

Adam Mielon Włochy w lotnictwie austro-węgierskim. W 1914 r. latał w powietrzu w czasie wyprawy pilna do Balanów Górnego w 1914 roku. Wykonywał tam wszystkie prace lotnicze (np. zbalonowy lot, loty przelotowe i loty balonowe).



Rem. pil. Tadeusz Czechowicki, który utworzył 1. Polski Oddział Awiacyjny Bojowy w grudniu 1917 r., składający się z lotników polskich wyprzedzających się z lotnictwa rosyjskiego.

## Tworzenie lotnictwa polskiego

Początki polskiego lotnictwa wojskowego sięgają I wojny światowej. Nie powiodły się wówczas wysiłki podejmowane w celu zorganizowania lotnictwa w I Brygadzie Legionów Polskich, a następnie w II Brygadzie Legionów. Jednak w roku 1916 zostało powołane w Warszawie Polskie Towarzystwo Żelazny Napowietrzny, które postawiło przed sobą ambitne zadanie zorganizowania piątych kursów lotniczych. 28 lutego 1917 r. rozpoczęły się wykłady jedynego kursu, który ukończyło 73 uczestników, w tym 24 legionistów.



1. Polski Oddział Awiacyjny Bojowy rem. Czechowickiego został utworzony w grudniu 1917 r. przez lotników polskich wyprzedzających się z lotnictwa rosyjskiego. Na zdjęciu samoloty SP601 VVO (VVO-12) z jednostki lotniczej w marcu 1918 roku w Kuzniech (Polska) w drodze pod Hlumem.



Odznaka Korpusu Lotniczego warszawskiego Polskiego Towarzystwa Żelazny Napowietrzny.



Por. pil. Rafał z pioniera lotnictwa i kadetów lotniczych 4 Dywizji Strzelców gen. Żeligowskiego wśród oficerów rosyjskich po wyprzedzeniu w Czeremchowie. Był to pierwszy samolot wojskowy, jaki został zbudowany w kwietniu 1917 r. przez gen. Olszyna, który później został wzięty w niewolę w Olsztynie.



Por. pil. Siergiej Abakow. W latach 1910-1917, jako oficer samolotowy, służył w lotnictwie austro-węgierskim, a następnie lotnictwie austro-węgierskim. Po wyprzedzeniu przez Polkę napowietrzny został oficerem w 1917 r. w 1917 został dowódcą lotnictwa w 1. Brygadzie Polowej. Kiedy wybuchła wojna między bolszewikami a polskimi, został mianowany szefem lotnictwa w 1. Brygadzie Polowej w Szwabowie.

Por. pil. Ludomił Boryl, który na wzięciu w niewolę samolotu kadetów lotniczych 4 Dywizji Strzelców gen. Żeligowskiego przetrwał w niewolę i został mianowany szefem lotnictwa w 1. Brygadzie Polowej w Szwabowie.

Do tworzenia formacji lotniczych przystąpiono w I Korpusie Polskim gen. Józefa Dowbora-Muśnickiego w Minsku Litewskim. Zorganizowany w sierpniu 1917 r. I. Polski Oddział Awiacyjny dowodzony przez kpt. pil. Zygmunta Stuzdzinskiego, posiadał zaledwie jeden samolot. Ze względu na brak sprzętu stopniowo w następnym roku utworzono w Bobrujsku Awiację I Korpusu Polskiego, której dowódcą został ppk pil. Piotr Abakowicz. Próby rozbrojenia korpusu przez Niemców spowodowały zniszczenie czarnego sprzętu lotniczego.

Podobne działania prowadzone były w I Korpusie Polskim gen. Józefa Hallera. W korpusie 1. m utworzono I. Polski Oddział Awiacyjny Bojowy w Dunajowicach pod dowództwem rtm. pil. Jana Grochowskiego i II. Polski Oddział Awiacyjny w Jassach pod dowództwem kpt. pil. Szumskiego.



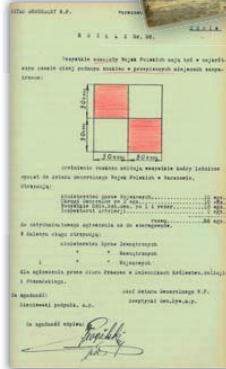
Bobrujsk 2 kwietnia 1918 r. – powiększenie samolotów transportu należących do lotnictwa I Korpusu gen. Dowbora-Muśnickiego.



## Biało-czerwona szachownica



Różne, prototypowe znaki rozpoznawcze na samolotach zdobytych i uwalnianych w 1918 r. w Łowiczu, we Łwanie, i w Warszawie.



Reprodukcja notatki z 1 grudnia 1918 r. wprowadzającego szachownicę jako oznaczenie polskich samolotów wojskowych.

W 1918 r. na zdobytych na różnych lotniskach samolotach zamalowywano czarne krzyże, zastępując je wymyślnymi ad hoc znakami podkreślającymi polskość, jak np. czerwono-biała tarcza w Warszawie czy też czerwona litera „Z” na białym tle w Krakowie. W Warszawie tarcza miała różną postać, białe pola były na górze tarczy, na dole czerwone lub odwrotnie. Stosowano również obok tarczy czerwono-białe krzyżki (zardwone dzielone pół na pół, jak i koncentryczne kołki z białym środkiem), a prawdopodobnie przejściowo również białe krzyże, powstałe przez zamalowanie znaków niemieckich. Niektóre samoloty miały je na ustroju pionowym. Ujednolicenie znakowania nastąpiło stosunkowo późno, bo już w grudniu 1918 r. Rozkazem szefa Sztabu Generalnego z 1 grudnia 1918 r. (poz. 204) wprowadzono standardowe oznaczenia wszystkich samolotów polskiego lotnictwa wojskowego. Rozkaz podawał wzór: biało-czerwona szachownica, która do dzisiejszego dnia pozostała znakiem rozpoznawczym polskich samolotów wojskowych.

Skąd wziął się pomysł znaku? Jeszcze w okresie służby w wojsku austriackim por. pilot Stefan Stec miał oryginalnie pomalowane kadłuby samolotów Cessleg D.III, na których latał. Widnia na nich biało-czerwona czteropolewa szachownica w czerwono-białym obramowaniu (nie jest wykluczone, że podobnego oznaczenia używali i inni piloci polscy tej jednostki). W listopadzie 1918 r. por. Stec przyjechał do Warszawy na tak oznaczonym dwumiejscowym Brandenburgu i szachownica spotobada się z desygnowanemu wówczas: na dowódcę wojsk lotniczych ppłk. Hipolitem

Łossowskiemu, który spowodował wprowadzenie jej jako znaku rozpoznawczego polskich samolotów wojskowych. Biało-czerwona szachownica miała kształt kwadratowy, co ułatwiało zamalowywanie znaków rozpoznawczych na poniemieckich samolotach, a także znaków francuskich, brytyjskich i włoskich na samolotach pochodzących z zakupów zagranicznych, które wkrótce pojawiły się na wyposażeniu powstającego lotnictwa polskiego. Zestawienie czterech pól w kolorze na przemian białym i czerwonym, uzupełnionych wkrótce obramowaniem również na przemian białym i czerwonym, stworzyło piękną, jedyną w swoim rodzaju, oryginalną do dziś formę znaku, pozwalającą na stosunkowo łatwą identyfikację samolotu rozpoznawanego, ale jednocześnie mającą dość dużą właściwość demaskującą.

Początkowo malowano szachownicę zgodnie ze wspomnianym rozkazem, bez biało-czerwonego obramowania dodanego później i w pierwszych latach rozwoju lotnictwa w 1919 i 1920 r. widniały na samolotach zarówno szachownica z obramowaniem, jak i bez obramowania. Wypada jednocześnie stwierdzić, że układ barw w szachownicy był w gruncie rzeczy kwestią mniejszego znaczenia. Szachownica lotnicza o biało-czerwonych naprzemiennych polach i obramowaniach przez lata była tradycyjnym znakiem polskiego lotnictwa bez względu na to, które konkretne pola były białe, a które czerwone.



Por. pil. Stefan Stec wstąpił na polską biało-czerwoną szachownicę – znak rozpoznawczy polskich samolotów wojskowych. Por. Stefan Stec był już wówczas doświadczonym pilotem. W 1919 r. został skierowany do Ecole Supérieure d'Aviation en France dla dokształcenia studiów, a po ich ukończeniu wyznaczony go na stanowisko kierownika wydziału fabrycznego. Zorganizował się wówczas w uruchomienie rodzimej produkcji lotniczej oraz w różnej postaci były: byli konstruktorzy, ale niestety 11 maja 1921 r. zginął podczas lotu służbowego.

Samolot myśliwski Fokker D.VI (E.6) (złoty) Wywiadowca: Biało-czerwona tarcza wierzchnia w białej, poziomych listach S to znak, którego por. pil. Stefan Stec używał już wcześniej, gdy latał we Fliegerkommando 53 (Flk.53) lotnictwa Austro-Węgier.

## Zdobycie lotnisk i pierwszy sprzęt

Małopolska pierwsza odzyskała niepodległość, a 31 października 1918 r. w Krakowie objęła Polska Komisja Likwidacyjna. Przyjęli na lotnisku Rakowice sprzęt lotniczy już 7 listopada pozwolił utworzyć Pierwszą Eskadrę Bojową (przemianowaną na 5 Eskadrę Wywiadowczą) pod dowództwem por. pil. Stanisława Jasieńskiego, następnie – Trzecią Eskadrę Bojową (przemianowaną na 7 Eskadrę Lotniczą) dowodzoną przez kpt. obs. Romualda Steinmacha.

Łwowski lotnisko Lewandówka zostało opalone przez Polaków 5 listopada 1918 r. W tym samym dniu por. pil. Stefan Baasty i por. obs. Janusz de Beaurain wykonali pierwszy lot bojowy w obronie walczącego o powrót do Polski miasta. Toczące się walki z Ukraińcami utrudniały zorganizowanie oddziału lotnictwa, niemniej w walkach o polskość Łwowa lotnictwo znacząco swój udział. Zapewniano również drogą lotniczą łączność oblężonego miasta z Naczelnym Wódzem i Krakowem. Zorganizowana w grudniu 1918 r. Druga Eskadra Bojowa (przemianowana później na 6. Eskadrę Wywiadowczą) wykonała łącznie 322 loty.



Samoloty niemieckie zdobyte w hali sterczowej na Winiarach pod Poznaniem. Było tam około 400 pilotów i sześć silników oraz 26 samolotów zdanych do lotu. Były to przede wszystkim maszyny ujęte w ramach 1. samoloty i silniki.

Widok brukawskiego lotniska Rakowice z samolotem Lloyd C.II oznaczonym pierwszym biało-czerwonym znakiem rozpoznawczym.



Hannover CL.II, pierwszy samolot zmontowany w stałej posiadłości Polak. Wstąpił 23 sierpnia 1919 r. samolot uwalnił się na oczach najwyższych władz państwowych podczas uroczystej demonstracji. Zginął lotczy wzm kpt. pil. Kazimierz Antonowski i mł. Karol Cichocki.

Podstawą wyposażenia lotnictwa polskiego były samoloty zdobyte, późnie samoloty „Błękitnej Armii” oraz zakupione w Austrii, Niemczech, Francji, Anglii i we Włoszech.

Na terenie byłego zaboru rosyjskiego i austriackiego zdobyto ogółem około 200 samolotów, z których tylko niewielka ilość była sprawna do natychmiastowego użytku. Poważne ilości sprzętu zdobyto w Poznaniu. Dzięki temu możliwe się stało wyposażenie czterech zorganizowanych eskadr oraz udzielenie pomocy władzom centralnym. W jej ramach przekazano 30 samolotów do Warszawy i 2 samoloty do Krakowa.

Lotnictwo „Błękitnej Armii” liczyło ponad 150 nowoczesnych maszyn i w znacznym stopniu chwilowo złagodziło ówczesny kryzys zaopatrzenia w sprzęt.

Portretykacja na temat zakupu sprzętu lotniczego doprowadziły do pozyskania ponad 100 samolotów z Włoch i 160 samolotów z Francji, a także 105 z Anglii. Dodatkowo otrzymano 30 samolotów w darze od króla angielskiego, a także nieliczne samoloty z Niemiec.

Ogółem zakupy zagraniczne (nie mylić z dostawą) obejmowały w roku 1919 i 1920 646 samolotów i 304 zapasowe silniki.

Warszawa była kolejnym miastem, w którym – po oparowaniu Pola Mokotowskiego – zdobyto cenny sprzęt, co pozwoliło zorganizować pięć eskadr: 21 grudnia 1918 r. rozpoczęto formowanie 1. Eskadry Wywiadowczej pod dowództwem rtm. pil. Tadeusza Grochowalskiego, następnie – 3 Eskadry Wywiadowczej pod dowództwem kpt. pil. Juliusza Stoniewskiego, 4. Eskadry Wywiadowczej pod dowództwem rtm. pil. Aleksandra Serednickiego, 11. Eskadry Wywiadowczej pod dowództwem rtm. pil. Antoniego Buczkiewicza i 1. Eskadry Łącznikowej pod dowództwem ppłk. pil. Zygmunta Hergeta.

Pierwsza przysięga oficerów Lotnictwa na Lotnisku Mokotowskim w Warszawie 16 grudnia 1918 r.



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

## projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej

### Lwów i Galicja



Przegląd typów i oznaczeń samolotów polskich eskadr na lotnisku Lwowińska w 1919 r.

Zajęcie lotniska we Lwowie stworzyło warunki do tego, aby już 4 listopada 1918 r. powstał Oddział Lotniczy Lwowa, przemianowany później na II Eskadrę Bojową. Piloci z tego oddziału już następnego dnia, wykonali pierwszy w odrodzonej Polsce lot bojowy w walkach o Lwów. Do 22 listopada 1918 r., do chwili wyparcia wojsk ukraińskich z miasta, piloci eskadry wykonali 65 lotów bojowych, brali udział w walkach o cyfadelę, Wysocki Zamek i Górę św. Jacka. 25 listopada 1918 r. do Lwowa przybyła z Krakowa III Eskadra Bojowa, która z II Eskadrą Bojową utworzyła Lwowską Grupę Lotniczą.

W grudniu obie eskadry wspierały walczące wojska, gdyż pomimo oswożenia Lwowa miasto było z trzech stron otoczone przez wojska ukraińskie. Piloci dzięki lotom rozpoznawczym ustalali położenie zarówno wojsk ukraińskich, jak i własnych. W styczniu 1919 r. w niewyłącznie złej sytuacji, gdy wojska polskie walczyły na przedpolu Lwowa z wojskami Zachodnioukraiń-

skiej Republiki Ludowej, oddziałami Ukraińskiej Naddnieprzańskiej o Łuck oraz z wojskami czeskimi o Śląsk Cieszyński – wsparcie lotnicwa oraz dostarczenie informacji o ruchach wojsk były bezcenne. W tym czasie na front przybyła 5 eskadra, która wzmocniła III Grupę Lotniczą. Działania lotnicwa były szczególnie intensywne w trakcie natarcia wojsk ukraińskich. W lutym piloci wykonali 63 loty bojowe oraz zrzucili na pozycje ukraińskie ponad 1000 kg bomb, ponadto por. Kazimierz

Swoszkowski zestrzelił samolot ukraiński. W marcu 1919 r. walczące eskadry otrzymały wzmocnienie; przybyła 1 Eskadra Wielkopolska oraz 9 Eskadra Lotnicza. Lotnictwo zostało zorganizowane w II i III Grupę Lotniczą.

Lotniczego wsparcia nie zabrakło w kwietniowej ofensywie wojsk lądowych. O intensywności działań świadczy fakt, że w dniu 19 i 20 kwietnia 1919 r. piloci wykonali 90 lotów bojowych, a łącznie w kwietniu – ponad 200 lotów bojowych w czasie 180 godzin i zrzucili prawie 4000 kg bomb. W dalszym działaniu lotnictwa dominowały loty bezpośredniego wsparcia oraz rozpoznania, ale ich intensywność zmniejszała się z powodu zużycia samolotów. Niemniej w działaniach tych lotników polskich cechowała duża zuchwałość i zapalczywość, wielu z nich zapłaciło za to śmiercią. Należy pamiętać zatem, że w walkach o kształt granicy wschodniej Polski lotnicy przelali swoją krew.



Odmiana Sektory Lotniczej Obrony Lwowa.



Lloyd CV na froncie w Krakowie w 1919 r.



Pierwsze austriackie samoloty z biało-czerwonymi znakami i miały austro-węgierską numerację. Na zdjęciu samolot Brandenburg C.I jednej z lwowskich eskadr.

Pierwszy samolot oznaczony biało-czerwonymi znakami na skrzydłach i usterzeniu wystartował z podwawskiego lotniska Lwowińska 5 listopada 1918 r. W tle na lwowskich samolotach, takich jak ten Brandenburg B.1, pojawiła się również biało-czerwona kamuflaż.

### Eskadry wielkopolskie



Szkic obrotowego przygotowania do startu przez Polaków samolotu Lwowa 6 stycznia 1919 r., podczas Powstania Wielkopolskiego.

na na Front Wielkopolski, w rejon Nowego Miasta nad Wartą. Aktywnie uczestniczyła w działaniach bojowych, wykonując loty rozpoznawcze. Wykonywała także loty propagandowe oraz rozrzucała ulotki na Śląsku, poza linią demarkacyjną. W czerwcu 1919 r. eskadra została przebazowana na Front Północny do rejonu Kruszwicy a w lipcu została skierowana na Białoruś w okolice Młodziecna.

3 Wielkopolską Eskadrę Lotniczą zaczęto formować 6 marca 1919 r. W czerwcu eskadra została skierowana na Front Południowy w okolice Jarocina. Wykonywała loty rozpoznawcze oraz loty nad teren Śląska, zrzucając ulotki wzywające Polaków do wyrwania i podjęcia walki. 25 czerwca 1919 r. eskadra skierowana została na Ukrainę.

Mimo dokuczliwych braków sprawnych samolotów 25 maja 1919 r. przystąpiono do formowania 4 Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej. Eskadra ta stanowiła rezerwę Naczelnego Dowództwa i do lutego 1920 r. bazowała na Lawicy.



Odmiana honorowa „Za obronę Kruszwicy Wielkopolski” nadana 2 Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej w 1919 r. była najczęściej malowana na jej samolotach.

W dniach 12-14 lutego 1919 r. w miejscowości Ławica, w rejonie Kruszwicy, odbyła się konferencja, na której ustalono zasady formowania 4 Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej.



21 Eskadra Niszczycielska porządkuje ciężki samolot bombowy Gintla C.IV po wyremontowaniu w roku powstania w Ławicy w 1919 r. Na zdjęciu samolot przed zdaniem grupy mechaników tworzących udział w remoncie.

Polacy lotniw nad terenami polsko-ukraińskimi na Śląsku jako z samolotów miał namalowane na dołkach płatek biało - RATTU ŚLĄSK.

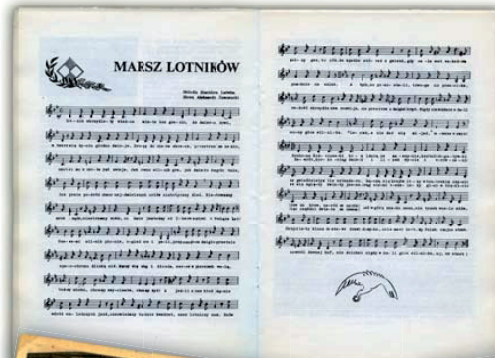


Albertus J.1 z imieniem własnym „Smok” należał do 1 Lotniczej Eskadry Wielkopolskiej, później 12 Eskadry Wyprowadzającej.

# MUZEUM SIŁ POWIETRZYNYCH W DĘBLINIE

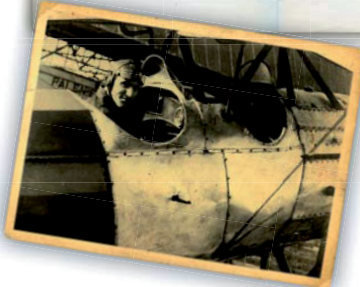
## projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej

### Marsz lotników



Marsz Lotników to oficjalny marsz polskiego lotnictwa wojskowego. Autorką słów jest Aleksandra Ząszczenka, absolwentka polonistyki na Uniwersytecie Warszawskim, nauczycielka w II Liceum Miejskim im. Jana Kochanowskiego w latach 1932-1939, wielka działaczka społeczna i entuzjastka lotnictwa, pisarka i poetka. Muzykę do marsza, według metody marsza koszyńców inspekcji Kosciuszowskiej z 1794 roku, skomponował por. pil. Stanisław Latwis, instruktor pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie (zginął śmiercią lotnika 12 maja 1935 r. w czasie lotu z uczniem).

Marsz po raz pierwszy został publicznie zaprezentowany 22 lipca 1934 r. w Polskim Radiu. Początkowo był marszem 111 Eskadry Myśliwskiej i 1 Pułku Lotniczego, a od 15 października 1937 r. o jej imię marszem wszystkich lotników.



Por. pil. Stanisław Latwis, instruktor w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie samolotu na ścieżki szkolnego hangaru.



Aleksandra Ząszczenka, autorka słów 'Marsz Lotników' podczas pobytu na lotnisku w Warszawie.



"Marsz Lotników" znajduje się w stałym repertuarze Orkiestry Reprezentacyjnej Sił Powietrznych. Wykonywany przez wojskowych muzyków występuje również w oficjalnym programie Orkiestry Reprezentacyjnej Sił Powietrznych podczas koncertów na stadionie miejskim w Chojnicach podczas przeglądu orkiestr wojskowych w 2011. Dyrygent: dyrektor kapelmistrz mjr Paweł Jaks.

### Gapa – najpiękniejszy lotniczy znak



Popularna „Gapa” – odznaka pilota i polowa odznaka pilota z szalonym wlotkiem



Personel latający tworzący się polskiego lotnictwa wywodził się z armii walczącej w I wojnie światowej po obu stronach. Było więc rzeczą naturalną, że na mundurach noszono emblematy lotnicze armii, w których lotnik specjalizacji pilota czy obserwatora zdobywał. Taki stan rzeczy zrodził potrzebę szybkiego stworzenia własnych wzorów odznak lotniczych, określenia zasad ich nadawania, jak również sposobu noszenia na mundurze oraz ubraniu cywilnym.

Najbardziej znaną powszechnie rozpoznawaną odznaką jest bez wątpienia polska odznaka pilota oraz jej kolejne odmiany tworzone dla powstających w późniejszych okresach specjalności personelu latającego. Wyjątkowo udana forma artystyczna projektu oraz charakterystyczny sposób noszenia odznaki na mundurze sprawiają, że polscy lotnicy byli i są łatwo rozpoznawalni wśród formacji wojskowych zarówno polskich, jak i innych państw.

Twórcą projektu był Władysław Gruberski. O ile nazwisko artysty, w kontekście autorstwa wzoru odznaki pilota pojawia się dość często w literaturze lotniczej i historycznej, to w powszechnie dostępnych publikacjach trudno odnaleźć choćby skróconą jego notę biograficzną. Z przykrością należy też stwierdzić, że nierzadko pomijane jest imię rzeźbiarza, bądź jest ono zamienne nie jedynie inicjałem i to niekiedy błędnym. Dość często jest używany stopień naukowy – profesora (Akademii Sztuk Pięknych), co niesłusznie się z prawdy. Hajełując emblemat pilota (w przerwach podczas pracy nad popiersiem Naczelnika Państwa w Belwedrze) Władysław Gruberski zdołał stworzyć odznakę, która od samego początku zdobyła miano jednej z najpiękniejszych w wojsku polskim i cieszy się nim do dziś.

Władysław Gruberski wykonał projekt odznaki pilota w formie plakietki odlanej w brązie, którą traktowano jako wzorzec do produkcji odznak.

Nie wiadomo jednak czy pierwszą modyfikacją odznaki Pilota, a mianowicie projekt odznaki Obserwatora, także należy przypisywać artyście, czy też rozróżnienie obu specjalności przez dodanie iskier i zmianę kolorystyczną (poprzez wykonanie w brązie) było inicjatywą kogoś innego.

Początkowo odznaki specjalności lotniczych potwierdzały jedynie przynależność do danej specjalności, świadczyły o pozostawaniu w służbie czynnej oraz wymaganym stażu bojowym.

Z czasem, rozwój programów szkoleń, zróżnicowanie kwalifikacji lotniczych, posiadanie bądź nie doświadczenia frontowego przez poszczególnych lotników, stwarzało naturalną konieczność rozróżnienia ich zasług bojowych oraz kwalifikacji. Pierwszą zmianą w tym zakresie było ustanowienie w 1928 roku połowych odznak pilota, obserwatora oraz pilota-obszernika, przynależnych lotnikom wykonującym loty bojowe w latach 1918-1920. Kolejną zmianą wprowadzoną w 1933 roku zaowocowała podziałem każdej specjalności personelu latającego na trzy klasy. Formalnym aktem zaliczenia do poszczególnych klas było: dla III klasy – nadanie przez szefa Departamentu Aeronautyki dyplomu, przynależnych lotników wykonujących loty bojowe w latach 1918-1920. Kolejną zmianą wprowadzoną w 1933 roku zaowocowała podziałem każdej specjalności personelu latającego na trzy klasy. Formalnym aktem zaliczenia do poszczególnych klas było: dla III klasy – nadanie przez szefa Departamentu Aeronautyki dyplomu, przynależnych lotników wykonujących loty bojowe w latach 1918-1920. Kolejną zmianą wprowadzoną w 1933 roku zaowocowała podziałem każdej specjalności personelu latającego na trzy klasy. Formalnym aktem zaliczenia do poszczególnych klas było: dla III klasy – nadanie przez ministra spraw woj-



Wśród wielu odznak pilota udzielonych na mundurach pil. pil. Jerzego Kosciuszki z Komisji Odznak Polowych Polska gapa wyróżnia się swoimi pięknymi kształtami.



Uczestnicy zwycięskiej wojny 1920 roku. Lotników w uniformach różnego kroju i pochodzenia brzyźdzą odznaki pilota.

skowych, na wniosek szefa Departamentu Aeronautyki, oznaki lotniczej.

Tak więc od 1933 roku prawo noszenia odznak mieli jedynie lotnicy z kwalifikacjami i doświadczeniem wymaganym dla II bądź I klasy danej specjalności.

Posiadanie odznaki polowej było równoznaczne z posiadaniem odznaki I klasy. Przepis wykluczał natomiast prawo do noszenia odznak przez żołnierzy posiadających kwalifikację III klasy.

Warto także wspomnieć, że początkowo zakładano stworzenie odrębnych odznak pilota i obserwatora dla lotników Wojsk Wielkopolskich. Rozkaz Dowództwa Głównego Nr 64 z 29 marca 1919 roku przewidywał wprowadzenie odznaki w formie srebrnego orła dla pilotów oraz złotej dla obserwatorów. Ostatecznie pomysłu tego zamierzano i wprowadzono jednolitą odznakę dla wszystkich pilotów polskich.

Po zakończeniu wojny o granice w 1920 roku zaczęła się zacierać różnica pomiędzy „polową” odznaką, a odznaką uzyskaną w czasie pokoju. W 1928 roku chcąc naprawić krzywdę pilotom i obserwatorom, którzy swe prawa do odznaki nabyli w czasie działań wojennych odróżniając ich od pilotów i obserwatorów z okresu pokoju, przy Departamencie Aeronautyki powstała Komisja Odznak Polowych w składzie: pilotowicy – Ludomił Rayski, Janusz de Beaurain, Jerzy Kossowski, majorowie – Tomasz Turbiak, Jerzy Makowski, Władysław Kalkus, Karol Friser, Kazimierz Ziembliński, porucznicy – Zygfryd Piątkowski i Stanisław Borowy. Zastaniem komisji było nadanie odznak połowych pilotom i obserwatorom wyróżniającym się w okresie wojny. Nadanie odznak połowych nastąpiło 11 listopada 1928 roku, a ich wręczenie dopiero w dniu odwołania Pomnika Lotnictwa w Warszawie 11 listopada 1932 roku.





## Przykładowe plansze informacyjne w pomieszczeniu nr 2



Przykładowe plansze informacyjne w pomieszczeniu nr 2

### Eskadry francuskie

1 czołowa Armii Polskiej we Francji powstała w wyniku zabiegów Komendanta Narodowego w Paryżu. Jego staraniem 23 marca 1919 r. wytypowano 88 pilotów i uczniów pilotów, 3 obserwatorów, 2 oficerów technicznych oraz 110 mechaników i uczniów-mechaników. Wraz z obserwatorami francuskimi tworzyli oni siedem doskonałych i jedynych wyposażonych eskadr: 39 i 59 eskadr Bigotów (1482 i 10 samolotów), 66 eskadra Bigotów (1482 i 10 samolotów), 162 eskadra Spadów (113 samolotów) oraz 240, 241 i 242 eskadry Salomonów (240 i 10 samolotów). Każda z nich dysponowała ponadto trzema samolotami zapasowymi.

**AERONAUTIQUE**

W maju 1919 r. rozpoczęto transport „Błękitnej Armii” do Polski, w tym również techniki, które liczyły nie tylko systemy eskadry ale także park lotniczy oraz materiał lotniczy. Zgodnie z warunkami umowy, eskadry te, posiadające w swoim składzie personel francuski, nie mogły być skierowane bezpośrednio do miejscowości oddanych polakom na froncie. Niemniej żołnierze na froncie zostali wyposażeni przybyłymi samolotami.

W październiku 1919 r. całkowicie sformalizowano cztery eskadry (59, 66, 162 i 240), które zostały ułożone w eskadrę polsko-francuską 201 eskadry, wyposażonej personalnie francuzami z pozostałych eskadr, przydzielono jako eskadrę szkolną do Szkoły Obserwatorów Lotniczych, pozostałe eskadry rozformowano.

**REPUBLICAN BREVET**

W październiku 1919 r. rozpoczęto transport „Błękitnej Armii” do Polski, w tym również techniki, które liczyły nie tylko systemy eskadry ale także park lotniczy oraz materiał lotniczy. Zgodnie z warunkami umowy, eskadry te, posiadające w swoim składzie personel francuski, nie mogły być skierowane bezpośrednio do miejscowości oddanych polakom na froncie. Niemniej żołnierze na froncie zostali wyposażeni przybyłymi samolotami.

W październiku 1919 r. całkowicie sformalizowano cztery eskadry (59, 66, 162 i 240), które zostały ułożone w eskadrę polsko-francuską 201 eskadry, wyposażonej personalnie francuzami z pozostałych eskadr, przydzielono jako eskadrę szkolną do Szkoły Obserwatorów Lotniczych, pozostałe eskadry rozformowano.

**AVIATION POLONAISE**

W październiku 1919 r. rozpoczęto transport „Błękitnej Armii” do Polski, w tym również techniki, które liczyły nie tylko systemy eskadry ale także park lotniczy oraz materiał lotniczy. Zgodnie z warunkami umowy, eskadry te, posiadające w swoim składzie personel francuski, nie mogły być skierowane bezpośrednio do miejscowości oddanych polakom na froncie. Niemniej żołnierze na froncie zostali wyposażeni przybyłymi samolotami.

W październiku 1919 r. całkowicie sformalizowano cztery eskadry (59, 66, 162 i 240), które zostały ułożone w eskadrę polsko-francuską 201 eskadry, wyposażonej personalnie francuzami z pozostałych eskadr, przydzielono jako eskadrę szkolną do Szkoły Obserwatorów Lotniczych, pozostałe eskadry rozformowano.



### Reorganizacja lotnictwa polskiego

Po zakończeniu walk z Rosją sowiecką i podpisaniu traktatu pokojowego w Rydze (18 marca 1921 r.) powstały warunki do pokojowej organizacji lotnictwa wojskowego. Holnie liczyło 13 eskadr i 68 samolotów.

W 1921 r. ppor. pil. Camillo Perini zorganizował 1 Pułk Lotniczy w Warszawie, w składzie trzech dywizjonów. Następnie powstał 2 Pułk Lotniczy w Krakowie i 3 Pułk Lotniczy w Poznaniu.

1 stycznia 1922 r. szefem Departamentu Lotnictwa został gen. bryg. pil. Franciszek Leon Leszczyński. Oprócz owego planu reorganizacji lotnictwa do 50 eskadr (52 eskadry innowe, 16 myśliwskich i 2 bombowe – razem 672 samoloty). Holne wozybudowały w skład 14 pułków. Liczająca polską część Korpusu na produkcję samolotów Podolskiej Wytwórni Samolotów i Hamulców dla wytwórni „Samoloty”.

W 1924 r. nowym szefem Departamentu Lotnictwa został gen. bryg. Włodzisław Zagórski, który zrealizował całkowicie niezależny plan reorganizacji lotnictwa w ciągu najbliższych 12 lat. Zagórski z planem, liczącym na sześć pułków, 500 eskadr, zorganizowanych w jednostki szkieletu, a nie w jednostki batalionowe. Miał 2300 samolotów, 2700 pilotów, 1000 obserwatorów, itp. Generali Zagórski zakupił 683 samoloty oraz zamówił u krajowych producentów dostarczonych 405 samolotów. W 1924 r. został sformowany 4 Pułk Lotniczy w Sieradzu, a w 1925 r. – 6 Pułk Lotniczy we Łwowie i 11 Pułk Myśliwski w Łodzi.

W maju 1926 r. szefem Departamentu Lotnictwa został ppłk Ludwik Ryski, który w maju 1926 r. wydał „Wykaz reorganizacji i mobilizacji”. Oczekiwano, że w ramach in. reorganizacji polskie powietrze składać się z 28 eskadr bojowych i 2 macierzy, które estymowano miały liczyć 238 samolotów. Latał, że do końca 1927 r. 4 eskadry innowe i myśliwskich zostanie wyposażony z 6 do 10 samolotów. W wyniku tej reorganizacji w 1928 r. polskie lotnictwo wojenne liczyło 34 eskadry (18 innowe, 8 myśliwskich, 6 bombowych, 2 bombowe i myśliwsko-bombowe).



**MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH**

**DOTATEK TAJNY**



Pierwszą szkołę w Grudziądzu na samolotach szkolnych typu Morane Sauloy MS-80.



Szkolenie pilotów w Szkole Podchorążych Lotników w Dęblinie w latach 1920-1921. Szkolenie odbyło się na samolotach szkolnych typu Morane Sauloy MS-80.



Szkolenie pilotów w Szkole Podchorążych Lotników w Dęblinie w latach 1920-1921. Szkolenie odbyło się na samolotach szkolnych typu Morane Sauloy MS-80.



Szkolenie pilotów w Szkole Podchorążych Lotników w Dęblinie w latach 1920-1921. Szkolenie odbyło się na samolotach szkolnych typu Morane Sauloy MS-80.



Szkolenie pilotów w Szkole Podchorążych Lotników w Dęblinie w latach 1920-1921. Szkolenie odbyło się na samolotach szkolnych typu Morane Sauloy MS-80.



Szkolenie pilotów w Szkole Podchorążych Lotników w Dęblinie w latach 1920-1921. Szkolenie odbyło się na samolotach szkolnych typu Morane Sauloy MS-80.



Szkolenie pilotów w Szkole Podchorążych Lotników w Dęblinie w latach 1920-1921. Szkolenie odbyło się na samolotach szkolnych typu Morane Sauloy MS-80.



Szkolenie pilotów w Szkole Podchorążych Lotników w Dęblinie w latach 1920-1921. Szkolenie odbyło się na samolotach szkolnych typu Morane Sauloy MS-80.



### Szkoły lotnicze w Grudziądzu i w Dęblinie

Obiekty potrzebne do lotniczego szkolenia sfinansowane były w drugim miejscu. Po zaplanowaniu reorganizacji, która miała trwać trzy dni, dwie jednostki, Szkoła Oficerów i Szkoła Podchorążych Lotników, a od roku 1920 – Szkoła Podchorążych Lotników w Dęblinie, na oddzielnych terenach, wyłącznie obserwatorów, co pogłębiało niekorzystny związek zmniejszenia się liczby pilotów. Rozważano także zmiany w lotnictwie szkolnictwie wojennym. Utworzono zatem w Dęblinie – Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotniczych, które służyło wykształceniu i podwyższeniu kwalifikacji i przeszkoleniu na obserwatorów na pilotów cztery oficerów i trzynaście broni na obserwatorów i pilotów.

Jesienią 1924 r. zorganizowano, po raz pierwszy, szkolenie podchorążych pilotów. Miał trwać dwa lata. Na to szkolenie powołano wyłącznie absolwentów szkół podchorążych rezerwy. W latach 1925-1927 ukończyło szkolenie Szkoły Podchorążych Lotników. Rozbudowano ją i przystosowano do produkcji nauki do trzech lat oraz wprowadzono oświeczone szkolenie pilotów i obserwatorów.

17 lipca 1927 r. Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotniczych zostało zaopiewnowane w Centrum Wyszkolenia Lotników nr 1. Szkoła Podchorążych Lotników – w nowej analizie organizacyjnej – została wydalona z rezerwy. Zwiększono liczbę eskadr samolotów do czterech, zorganizowano je w dwa dywizjony szkolne, a z wyjątkiem częściowo powołanego do czterech eskadr 15 podchorążych 1927 r. Szkoła Podchorążych Lotników otrzymała 2000 pilotów.

14 kwietnia 1927 r. Oficerska Szkoła Lotnicza przeniesiono z Grudziądza do Dębliny. W nowej siedzibie, oddzielnie w parku, zaczęto urządzać stocznice do wyznajni programu, wszystkie



Obiekty potrzebne do lotniczego szkolenia sfinansowane były w drugim miejscu. Po zaplanowaniu reorganizacji, która miała trwać trzy dni, dwie jednostki, Szkoła Oficerów i Szkoła Podchorążych Lotników, a od roku 1920 – Szkoła Podchorążych Lotników, na oddzielnych terenach, wyłącznie obserwatorów, co pogłębiało niekorzystny związek zmniejszenia się liczby pilotów. Rozważano także zmiany w lotnictwie szkolnictwie wojennym. Utworzono zatem w Dęblinie – Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotniczych, które służyło wykształceniu i podwyższeniu kwalifikacji i przeszkoleniu na obserwatorów na pilotów cztery oficerów i trzynaście broni na obserwatorów i pilotów.



Jesienią 1924 r. zorganizowano, po raz pierwszy, szkolenie podchorążych pilotów. Miał trwać dwa lata. Na to szkolenie powołano wyłącznie absolwentów szkół podchorążych rezerwy. W latach 1925-1927 ukończyło szkolenie Szkoły Podchorążych Lotników. Rozbudowano ją i przystosowano do produkcji nauki do trzech lat oraz wprowadzono oświeczone szkolenie pilotów i obserwatorów.



17 lipca 1927 r. Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotniczych zostało zaopiewnowane w Centrum Wyszkolenia Lotników nr 1. Szkoła Podchorążych Lotników – w nowej analizie organizacyjnej – została wydalona z rezerwy. Zwiększono liczbę eskadr samolotów do czterech, zorganizowano je w dwa dywizjony szkolne, a z wyjątkiem częściowo powołanego do czterech eskadr 15 podchorążych 1927 r. Szkoła Podchorążych Lotników otrzymała 2000 pilotów.



14 kwietnia 1927 r. Oficerska Szkoła Lotnicza przeniesiono z Grudziądza do Dębliny. W nowej siedzibie, oddzielnie w parku, zaczęto urządzać stocznice do wyznajni programu, wszystkie



# Przykładowe plansze informacyjne w pomieszczeniu nr 2

## Rozwój szkolnictwa w latach 30. XX wieku

Szkolenie lotnicze w II Rzeczypospolitej, powszechnie uciążliwe z nauką w szkole Orlak w Dęblinie, w rzeczywistości było podstawową szkołą i odbywało się w różnorodnych szkołach, ośrodkach i na lotnych kursach.

Na początku lat dwudziestych XX wieku, zgodnie z ówczesnym obowiązującym systemem szkolenia lotniczego, kwalifikacje pilota zdobywał kandydat za asystanta kapitana. Niektóre Szkoły Pilotów (Wyszej Szkoły Pilotów. W pułkach lotniczych lub na specjalistycznych kursach pilotów) dostarczały im wykształcenie. Szkolenie w Dęblinie, a następnie w Ujeściu, był Kurs Wysokiego Pilotatu. Obserwatory kończyły szkolenie, w których uzyskiwali licencyjne i praktyczne wykształcenie w powietrze. Najwyższą podległość, że w okresie II Rzeczypospolitej, obserwator mógł być tylko oficer, odpowiedzialny za wykonanie zadania oraz za bezpieczeństwo, był jego dowódca.

Różnorodność szkół i ośrodków szkolenia lotniczego wpłynęła szczególnie na modernizację systemu i utworzenie, w 1930 r., dwóch ośrodków szkolenia dla oficerów i podoficerów. W Dęblinie utworzone Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotniczych, w którego skład wchodziły m.in. Szkoły Podchorążych Lotniczych, Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotniczych, Kurs Pilotów dla Oficerów Mostowych oraz kursy przeszkolenia. W Białymostku powstało Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotniczych, składające się m.in. ze Szkoły Podoficerów Pilotów Lotniczych, Szkoły Podoficerów Mechaników Lotniczych - od 1930 r. i Szkoły Podoficerów Lotniczych dla Mechaników. W 1934 r. w ramach centrum zostało utworzone Szkoła Podchorążych Lotniczych - Grupa Techniczna, przeznaczona w 1937 r. do Wawrzynów - jej zadaniem było szkolenie inżynierów - specjalistów lotniczych.

W 1937 r. oba centra zostały zreorganizowane i przekształcone: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotniczych na Centrum Wyszkolenia Lotniczego nr 1, a Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotniczych na Centrum Wyszkolenia Lotniczego nr 2.

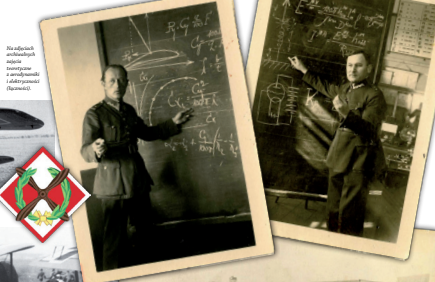
Szkolenie pilotów oraz szkolenie w innych specjalizacjach lotniczych odbywało się także w pułkach lotniczych w ramach rozpoznawczych kursów. W 1933 r. utworzone w pułkach eskadry szkolno-techniczne, w których szkolenie w zakresie zabawy, zabawy zabawy i zabawy zabawy.

W 1935 r. przy Wysokiej Szkole Wojennej w Warszawie zorganizowano Wyższą Szkołę Lotniczą, która ukończyli 78 oficerów lotniczych. Zadaniem szkoły było przygotowanie oficerów do roli dowódców na wypadek wojny i oficerów lotniskowych.



Ośrodek. BSW-14, samolot szkolny podchorążych.

Samolot szkolny BSW-14 Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotniczych w Dęblinie.



Na tablicy przedstawiono plan lotu i diagramy konstrukcyjne samolotu (Białymostek).



Samolot szkolny BSW-14 Szkoły Podchorążych Lotniczych dla Mechaników. Układ gniazd podświetlenia na skrzydłach samolotu szkolnego BSW-14 w Dęblinie.



Przegląd samolotów Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. Samolot szkolny PWS-24. W tle samolot szkolny PWS-24. W tle samolot szkolny PWS-24.



Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

## Polski przemysł lotniczy



AVION DE CHASSE „P.11”  
I. Skonstruował go wybitny polski konstruktor samolotów wojskowych. Prototyp P.11 był napędzany silnikiem radialnym, ale w wersji seryjnej użył silnika gwiazdowego.

Na początku lat 30. XX w. wybitny konstruktor samolotów wojskowych. Prototyp P.11 był napędzany silnikiem radialnym, ale w wersji seryjnej użył silnika gwiazdowego.

Przez cały był trudny. Na podstawie licencji konstruowano w Lublinie samoloty Ansaldo, ale nie był to dobry produkt, szybko przepadł mimo „lotniczych trendów”.

Dowodzącym na wojnę 1918-1921 urodzonym, że w sytuacji nagłego zagrożenia nie można liczyć na silny ogień artylerii. W 1920 r. zapada decyzja władz państwowych o utworzeniu nowoczesnego przemysłu lotniczego, jako jedynego sposobu na dostawę samolotów dla lotnictwa wojakowego.

Przełomem stał się zakład Mechaników Piłoci i Lotników w Lublinie, następnie Wielkopolska Wytwórnia Samolotów i Podstawy Wytwórnia Samolotów w Białym Podkolu, istniejące w Warszawie Centralne Warsztaty Lotnicze w 1925 r. położyły początek produkcji samolotów, a w 1928 r. zostały przekształcone w Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie.

Lata dwudzieste, to przede wszystkim budowa przemysłu lotniczego i produkcja licencyjna, ale już w latach 1928-1929 powstały pierwsze własne biura konstrukcyjne które zaczęły projektować samoloty rodzime konstrukcji. Pierwszym samolotem polskiej konstrukcji, które zostały do produkcji w latach 1928-1929 były, Białostok BSW-14, następnie - Lublin PWS-10. W roku 1929 rozpoczęła seryjną produkcję samolotów PWS-10. W roku 1929 rozpoczęła seryjną produkcję samolotów PWS-10. W roku 1929 rozpoczęła seryjną produkcję samolotów PWS-10.

W okresie II Rzeczypospolitej, polski przemysł lotniczy wyprodukował około 4000 samolotów, w tym blisko 1200 samolotów licencyjnych oraz 3800 silników. Najliczniej produkowanymi samolotami był samolot PWS-8, gdyż zbudowano 550 egzemplarzy.



Samolot szkolny PWS-8 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-8.



Samolot szkolny PWS-8 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-8.

Samolot szkolny PWS-10 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-10.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-8 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-8.

Samolot szkolny PWS-10 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-10.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.



Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.

Samolot szkolny PWS-24 Szkoły Podchorążych Lotniczych w Dęblinie. W tle samolot szkolny PWS-24.



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej

## Przykładowe plany informacyjne w pomieszczeniu nr 2

### Lotnictwo morskie II RP



Wzrost samolotów w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu. W 1923 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1924 roku na lotnisku w Poznaniu.

Osiągnięcia lotnictwa II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu. W 1923 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1924 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.

### Lotnicy wojskowi w sportach lotniczych



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.

Osiągnięcia lotnictwa II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu. W 1923 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1924 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



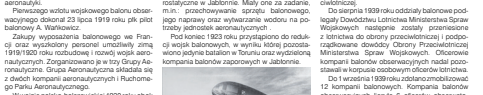
Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.

### Wojska balonowe



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.

Osiągnięcia lotnictwa II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu. W 1923 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1924 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.



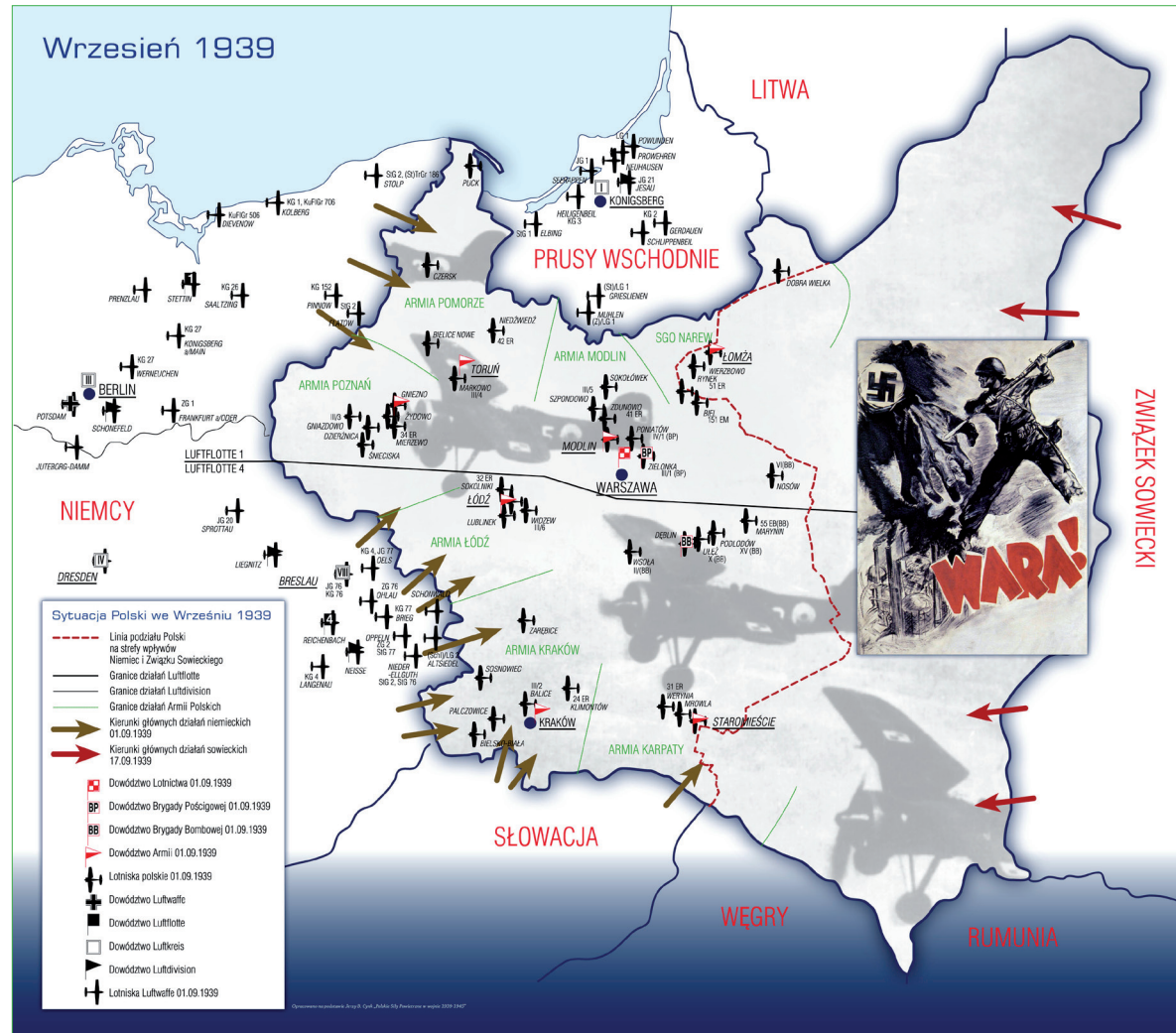
Samolot biplanowy w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu.

Wzrost samolotów w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu. W 1923 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1924 roku na lotnisku w Poznaniu.

Wzrost samolotów w lotnictwie II RP. W 1921 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1922 roku na lotnisku w Poznaniu. W 1923 roku na lotnisku w Warszawie, a w 1924 roku na lotnisku w Poznaniu.



## Mapa działu „Wojna 1939 roku”



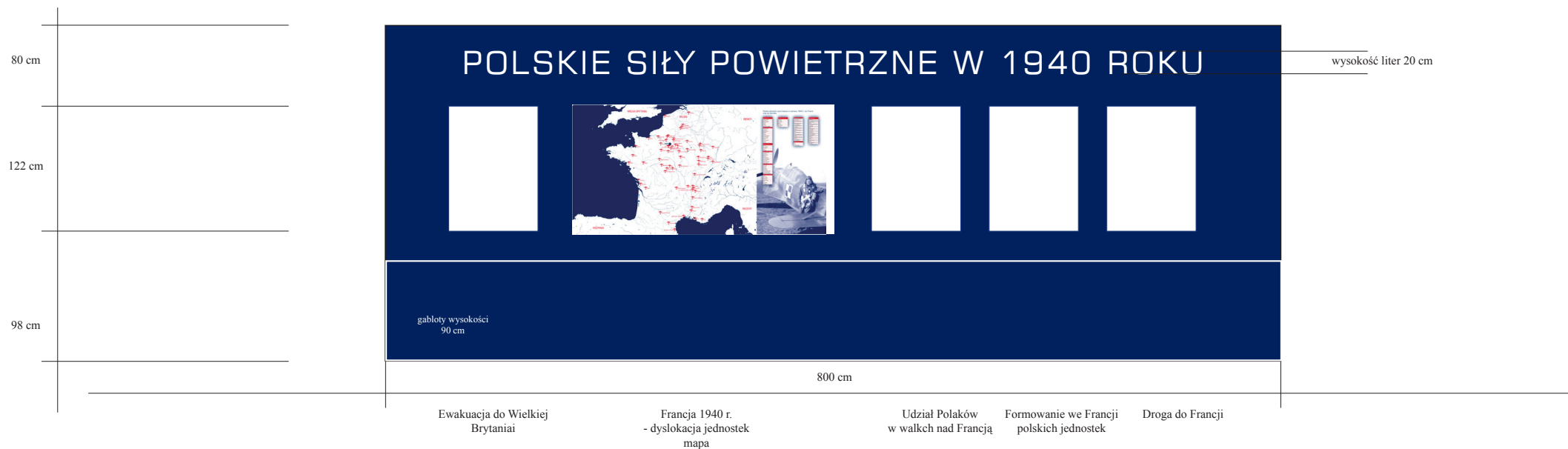
# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

## projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej

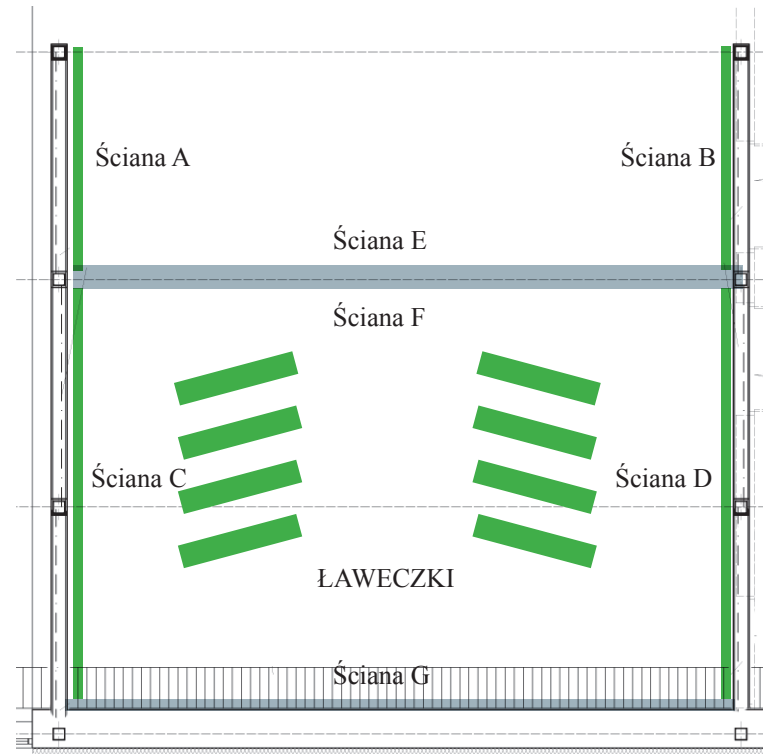


**Plansze poświęcone lotnictwu II Rzeczypospolitej  
do zabudowania w stojaku:  
wymiary 80x1730 mm  
materiał: płyta PCV 6 mm z naklejoną  
i zalaminowaną folią z nadrukiem**

## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej”



### Aranżacja przestrzenna pomieszczenia nr 3 Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej – „Sala odpraw”



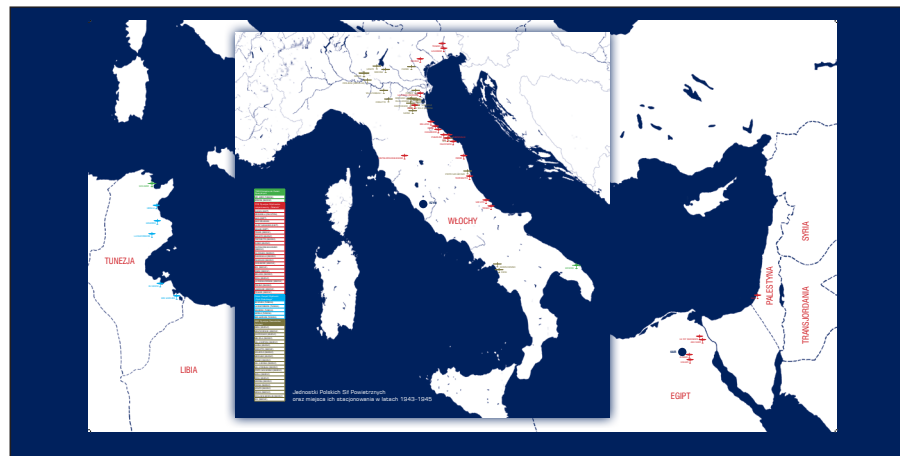


## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej” – „Sala odpraw”



## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej” – „Sala odpraw”

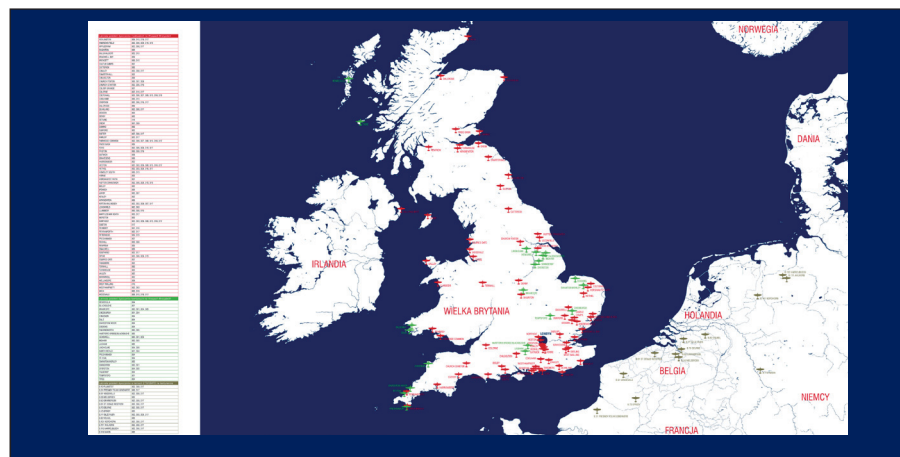
275 cm



600 cm

Ściana C

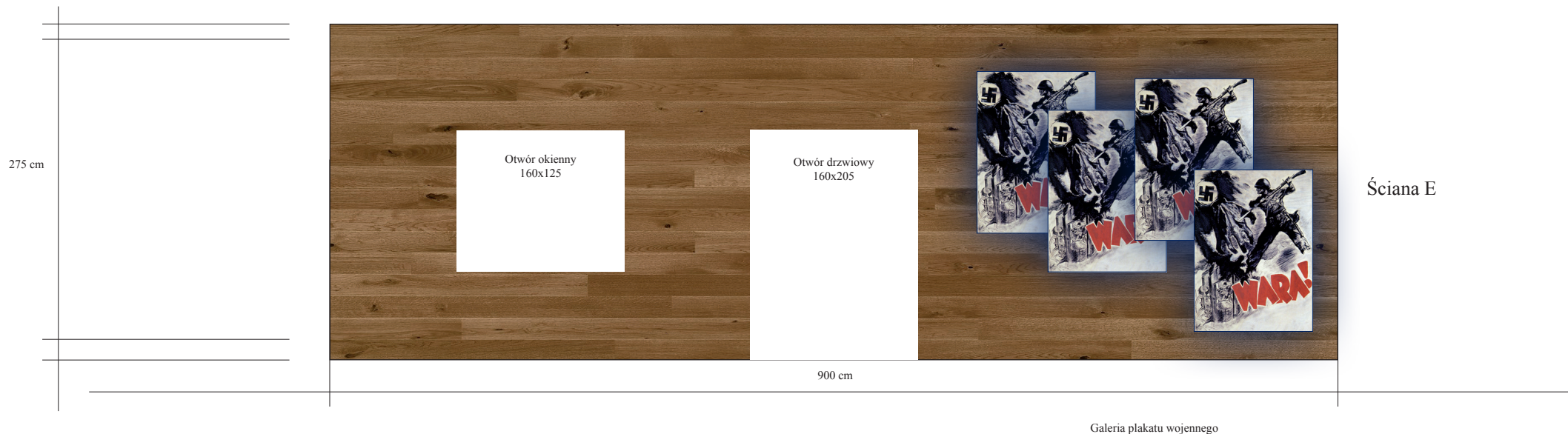
275 cm



600 cm

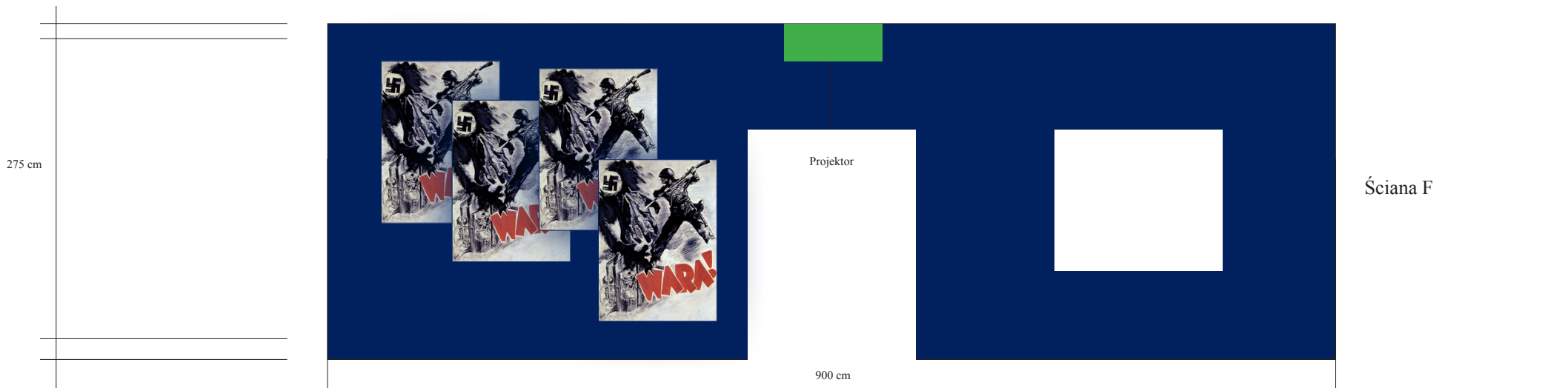
Ściana D

## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej” – „Sala odpraw”

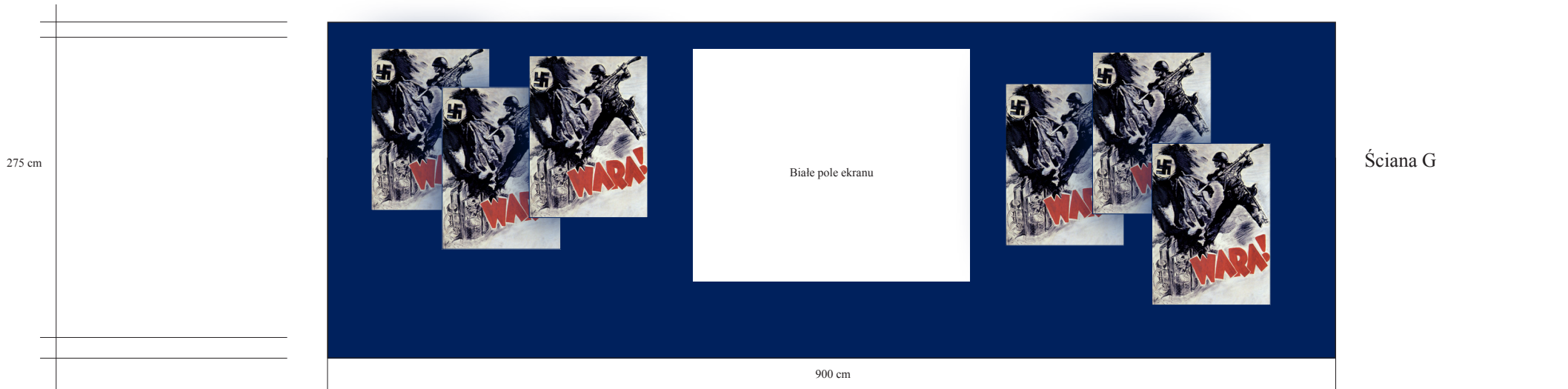


**ściana o konstrukcji drewnianej  
z jednej strony obłożona deskami**

## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej” – „Sala odpraw”



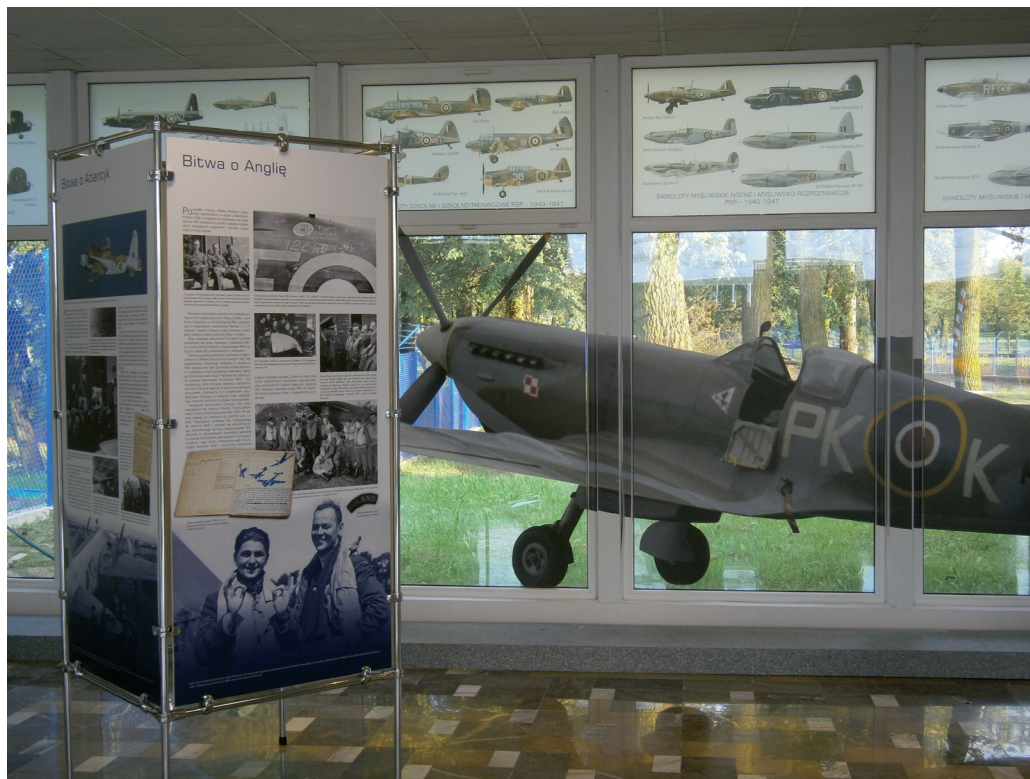
Galeria plakatu wojennego



Galeria plakatu wojennego

Galeria plakatu wojennego

## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej”



Plansze poświęcone lotnictwu polskiemu w II wojnie światowej do zabudowania w stojaku:

wymiary 800x1730 mm  
materiał: płyta PCV 6 mm z naklejoną  
i zalaminowaną folią z nadrukiem

Droga do Francji



Udział Polaków w walkach nad Francją



Formowanie we Francji innych jednostek polskich



Evakuacja do Wielkiej Brytanii



# Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej”

Bitwa o Anglię



Ofensywa bombowa



Lotniczy sztandar



„Cyrk Skalskiego”



Działania  
lotnictwa myśliwskiego



Bitwa o Atlantyk



Działania specjalne



Lotnictwo II Korpusu



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

## projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej

### Lotnicy w niewoli



### Wsparcie wojsk po inwazji w Normandii



### Sformowanie lotnictwa w Związku Radzieckim



### Działania lotnictwa na froncie



### Los PSP po wojnie



### Powroty lotników z Zachodu i ich losy



### Pokojowa organizacja



### Szkoły lotnicze w Dęblinie i Radomiu



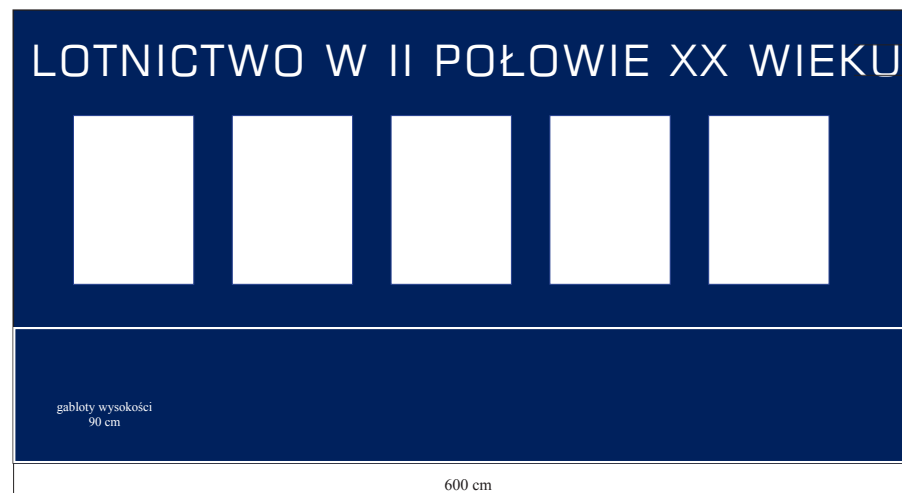
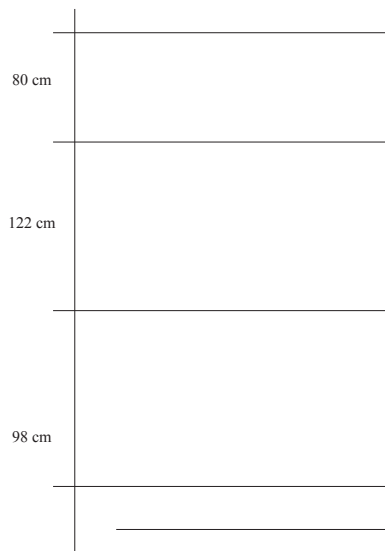
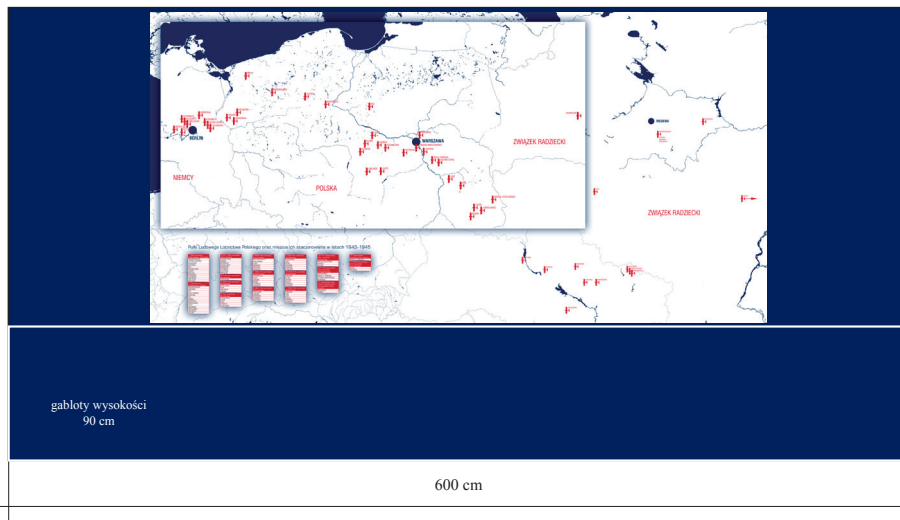
## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej”



58 portretów asów myśliwskich o wymiarach 24x38 cm



## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w latach 1945–1989”



wysokość liter 20 cm

Su-22 i MiG-29

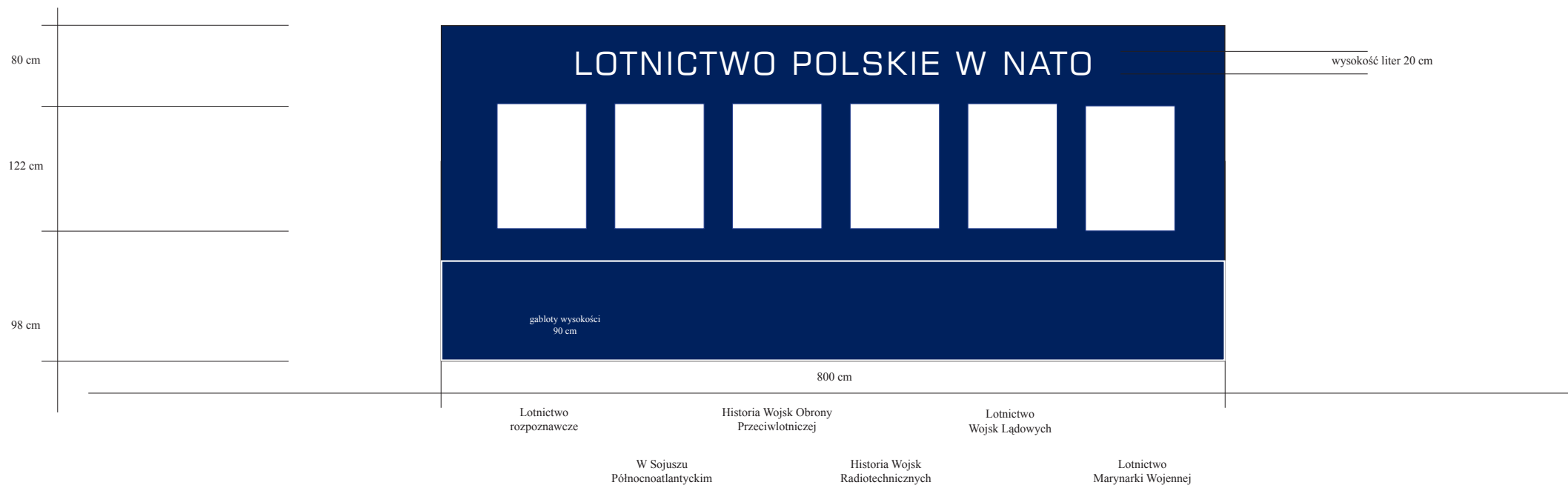
Wprowadzenie samolotów naddźwiękowych Su i MiG

Nasilenie zimnej wojny i reorganizacja lotnictwa

Przejęcie lotnictwa bombowego na samoloty Su

Zmiany po 1956 r.

## Plansze informacyjne działu „Lotnictwo polskie w II połowie XX wieku”



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej

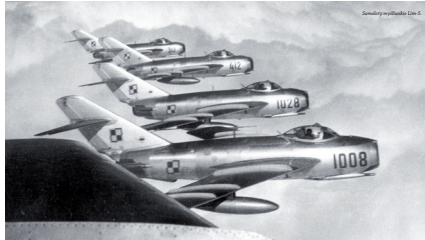
## Zmiany po 1956 r.

Przyjęcie Polski do Układu Warszawskiego oznaczało realizację nowych zadań w zakresie dostosowywania struktury lotnictwa i innych pododdziałów do potrzeb wyznaczonych i kształtujących się za granicą. W maju 1956 r. Ministerstwo Obrony pod nowym kierownictwem - gen. brzoź. gen. Jan Pająk-Białocerkie.

W maju 1956 r. Ministerstwo Obrony pod nowym kierownictwem - gen. brzoź. gen. Jan Pająk-Białocerkie. W podziale roku 1954 z 6 lipca 1957 r., na bazie 3 Korpusu Lotnictwa Mieszanego, zaczęło formować się Lotnictwo Oporacyjne i innych jednostek. OBL, utworzone 1. 2. 3 Korpus Obrony Powietrznej i Obrony Przeciwlotniczej Olsztyn, Pomocnik Lotnictwa Oporacyjnego zakładowo w październiku 1957 r., natomiast organizowanie specjalizowanych korpusów lotniczych na bazie dowództw 5, 7, 6 i 10 Dywizji Lotnictwa Myśliwego przebiegało do połowy 1958 r.

W trakcie reorganizacji reformowano, przekształcano i sformowano od nowa wiele jednostek i pododdziałów. W wyniku tych zmian powstawały nowe struktury i jednostki. W wyniku tych zmian powstawały nowe struktury i jednostki. W wyniku tych zmian powstawały nowe struktury i jednostki.

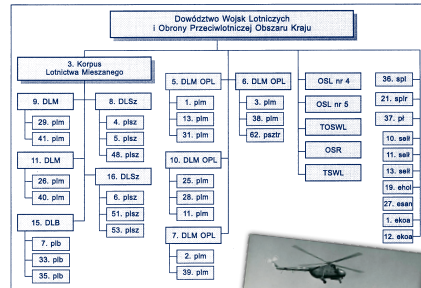
W latach następnych do końca 1961 r., w lotnictwie trwało doskonalenie struktury organizacyjnej i innych zmian organizacyjnych - Lotnictwa Oporacyjnego i Wojsk Obrony Przeciwlotniczej - Olsztyn, które w tym czasie zostały przekształcone w samodzielną, podporządkowaną wojskowi dowództwo.



Samoloty myśliwskie Lin 5

Zmiany organizacyjne zakończono ostatecznie dokonaniem datowanych zmian w strukturze Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Olsztyn. W kwietniu 1962 r. minister obrony narodowej podjął rozporządzenie o zmianach w strukturze Wojsk Lotniczych i Obrony Przeciwlotniczej Olsztyn, w dowództwo Lotnictwa Oporacyjnego i Wojsk Obrony Przeciwlotniczej nadano samodzielną i bezpośrednią podporządkowanie od ministerstwa obrony narodowej. Powołano również powołano został nowy organ - Inspektorat Lotnictwa, którego zadaniem było nadzór nad produkcją i produkcją lotniczą oraz do wykonywania innych funkcji o charakterze inspekcyjnym w stosunku do całego lotnictwa.

Samoloty myśliwskie Lin 5



Samoloty myśliwskie Lin 5



Samoloty myśliwskie Lin 5



Samoloty myśliwskie Lin 5

## Wprowadzenie samolotów naddźwiękowych MiG

Wprowadzenie samolotów naddźwiękowych MiG



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

## projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej

### Przejście lotnictwa bombowego na samoloty Su



By 20 kwietnia wzięły loty.



Wzrost samolotu Su-26 do 20 metrów w powietrzu.

W latach 1962-1967 zakupiono 74 samoloty odrzutowe Su-26, w tym 15 samolotów w wersji rozpoznawczej Su-26R oraz 16 samolotów w wersji szkolnej Su-26S. Samoloty te znajdowały się w wyposażeniu 15 Dywizji Lotnictwa Bombowego, 21 Samolotowego Pułku Lotnictwa Rozpoznania Taktycznego i 13 Pułku Lotnictwa Rozpoznania Operacyjnego oraz 7 Brygady Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego. Su-26 było tzw. średnie bombowce oraz do zadań rozpoznawczych, zadani samolotami rozpoznawczymi, a także do holowania celów powietrznych.

W czerwcu 1964 r. zakupiono 6 samolotów Su-7BM, które skierowano do 5 Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Szumowego Lotnictwa Ochrony. W lipcu 1965 r. zakupiono 12 zmodyfikowanych samolotów Su-7BR, które przystosowane były do przenoszenia torii jądrowej. Łącznie w latach 1964-1977 zakupiono 44 samoloty Su-7 oraz 7 dwumiejscowych samolotów szkolnych Su-7U.

Samoloty Su-7 były wielozadaniowymi, nadźwiękowymi samolotami myśliwsko-bombowymi przeznaczonymi do bezpośredniego wsparcia wojsk oraz do przeciwnielotni samolotów przeciwnika. Zapoczątkowały one w Wojskach Lotniczych etap lotnictwa drugiej generacji. Ze względu na doskonałą prędkość, ability jądrowo wystrzyżony w w wielozadaniowości, polakowski i defekt. Su-7 zamontowano pod róz parawozu podczas deflady powietrznej z okazji 30-lecia PRL w lipcu 1964 r.

W 1974 r. zakupiono samoloty myśliwsko-bombowe Su-20, będące wersją nowszą Su-7. Te samoloty zaliczono do trzeciej generacji lub „superbroni”. Ich pozyskanie było konieczne m. in. ze względu na potrzebę wycofania samolotów Su-26. Pierwsza zakupiona partia 6 samolotów Su-20MKK była wyposażona w kompleksowy kontener rozpoznawczy.

Samolot Su-20 w porównaniu z Su-7 miał więcej stozych zleń ułożonych róz, większą wazownosć ułożony, znaczące zwiększenie promień działania, większą sily ognia i manewrowosć. Najważ-

nijszą zmianą konstrukcyjną było zastosowanie skrzydła o zmiennej geometrii. Zależała skrzydła o schematach konstrukcyjnych i możliwością ładowania przy każdym skosie skrzydła oraz prostota konstrukcyjno-technologiczna podzespołów podskrzydłowych. Ze względu na wersję Su-20 w 1976 r. zakupiono kolejnych 20 samolotów oraz 8 kompletów rozpoznawczych KRS. Samoloty zostały wycofane z linii po dwudziesto-letniej eksploatacji.



Samolot Su-7 w lotnisku wojskowym w Dęblinie, 10.05.2010 r.



Pierwszy samolot Su-20 dotarł do Dęblina w połowie lat 70. XX wieku.



Samolot Su-20 w lotnisku wojskowym w Dęblinie, 10.05.2010 r.



Obłok 7 Brygady Lotnictwa Bombowego

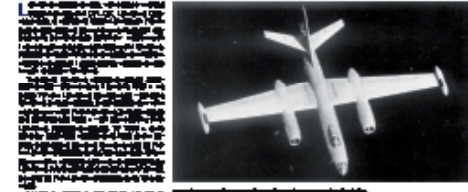


Samolot Su-26R był przystosowany do przenoszenia bomb jądrowych.

### Su-22 i MiG-29



### Lotnictwo rozpoznawcze



# MUZEUM SŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej

## W Sojuszu Północnoatlantyckim

Przez lata została przyjęta do NATO 19 kwietnia 1999 r. i dotychczas w jej podporządkowaniu powstawała Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego. Jej przyłączenie poprzedziła na szczytach szczytu państw NATO w Waszyngtonie. Próc Państw do NATO przyjęła Helmut Kohl i Helmut Schmidt. Wraz z tymi państwami nastąpiła zmiana charakteru NATO i zmieniła się postać bezpieczeństwa międzynarodowego w Europie Środkowej. Jednocześnie wcielono Polskę do NATO na warunkach w których sposób na powołanie jej członków z zapewnieniem partiom nie będącym członkami tego Sojuszu.



Wiosna 2004 roku. Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.

Do trójki państwa należały przystąpienia do NATO oznaczał zmianę sytuacji w Europie Środkowej, powstanie nowego sojuszu. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim.

W 2004 r. wprowadzono nową strukturę organizacyjną Dowództwa WDP, podobną do struktury organizacyjnej partii NATO. Kolejnym krokiem do zmiany struktury było utworzenie stałego organu dowodzenia siłami powietrznymi przez przekształcenie CSD WDP w Centrum Operacji Powietrznych. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.

W 2004 r. wprowadzono nową strukturę organizacyjną Dowództwa WDP, podobną do struktury organizacyjnej partii NATO. Kolejnym krokiem do zmiany struktury było utworzenie stałego organu dowodzenia siłami powietrznymi przez przekształcenie CSD WDP w Centrum Operacji Powietrznych. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.

## Historia Wojsk Obrony Przeciwlotniczej

Przez lata została przyjęta do NATO 19 kwietnia 1999 r. i dotychczas w jej podporządkowaniu powstawała Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego. Jej przyłączenie poprzedziła na szczytach szczytu państw NATO w Waszyngtonie. Próc Państw do NATO przyjęła Helmut Kohl i Helmut Schmidt. Wraz z tymi państwami nastąpiła zmiana charakteru NATO i zmieniła się postać bezpieczeństwa międzynarodowego w Europie Środkowej. Jednocześnie wcielono Polskę do NATO na warunkach w których sposób na powołanie jej członków z zapewnieniem partiom nie będącym członkami tego Sojuszu.



Wiosna 2004 roku. Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



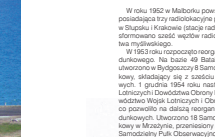
Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.

W 2004 r. wprowadzono nową strukturę organizacyjną Dowództwa WDP, podobną do struktury organizacyjnej partii NATO. Kolejnym krokiem do zmiany struktury było utworzenie stałego organu dowodzenia siłami powietrznymi przez przekształcenie CSD WDP w Centrum Operacji Powietrznych. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim.

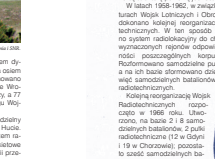
W 2004 r. wprowadzono nową strukturę organizacyjną Dowództwa WDP, podobną do struktury organizacyjnej partii NATO. Kolejnym krokiem do zmiany struktury było utworzenie stałego organu dowodzenia siłami powietrznymi przez przekształcenie CSD WDP w Centrum Operacji Powietrznych. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.

## Historia Wojsk Radiotechnicznych

Przez lata została przyjęta do NATO 19 kwietnia 1999 r. i dotychczas w jej podporządkowaniu powstawała Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego. Jej przyłączenie poprzedziła na szczytach szczytu państw NATO w Waszyngtonie. Próc Państw do NATO przyjęła Helmut Kohl i Helmut Schmidt. Wraz z tymi państwami nastąpiła zmiana charakteru NATO i zmieniła się postać bezpieczeństwa międzynarodowego w Europie Środkowej. Jednocześnie wcielono Polskę do NATO na warunkach w których sposób na powołanie jej członków z zapewnieniem partiom nie będącym członkami tego Sojuszu.



Wiosna 2004 roku. Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.

W 2004 r. wprowadzono nową strukturę organizacyjną Dowództwa WDP, podobną do struktury organizacyjnej partii NATO. Kolejnym krokiem do zmiany struktury było utworzenie stałego organu dowodzenia siłami powietrznymi przez przekształcenie CSD WDP w Centrum Operacji Powietrznych. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim.

W 2004 r. wprowadzono nową strukturę organizacyjną Dowództwa WDP, podobną do struktury organizacyjnej partii NATO. Kolejnym krokiem do zmiany struktury było utworzenie stałego organu dowodzenia siłami powietrznymi przez przekształcenie CSD WDP w Centrum Operacji Powietrznych. W tym celu w 1999 r. w Warszawie podpisano Traktat o Związku Północnoatlantyckim.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Oficerowie polscy w mundurach NATO. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon. W tle: Samoloty F-16 Fighting Falcon.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy. W tle: Samoloty MiG-29 i MiG-23 w lotach nad lotniskiem w Bydgoszczy.



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

## projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej



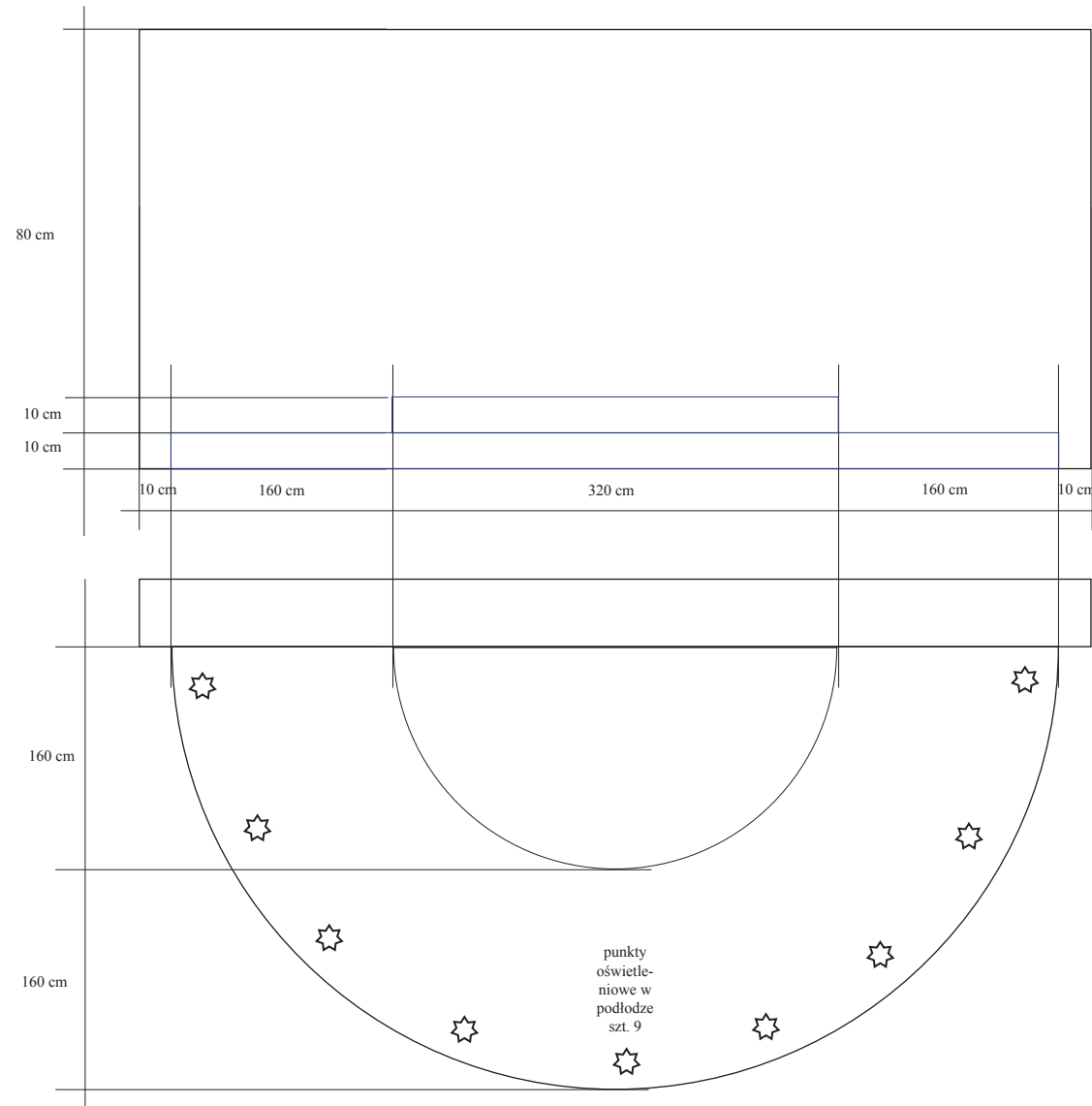
**Plansze poświęcone lotnictwu polskiemu po II wojnie światowej do zabudowania w stojaku:**

wymiary 80x1730 mm  
materiał: płyta PCV 6 mm z naklejoną i zalaminowaną folią z nadrukiem



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

## projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej



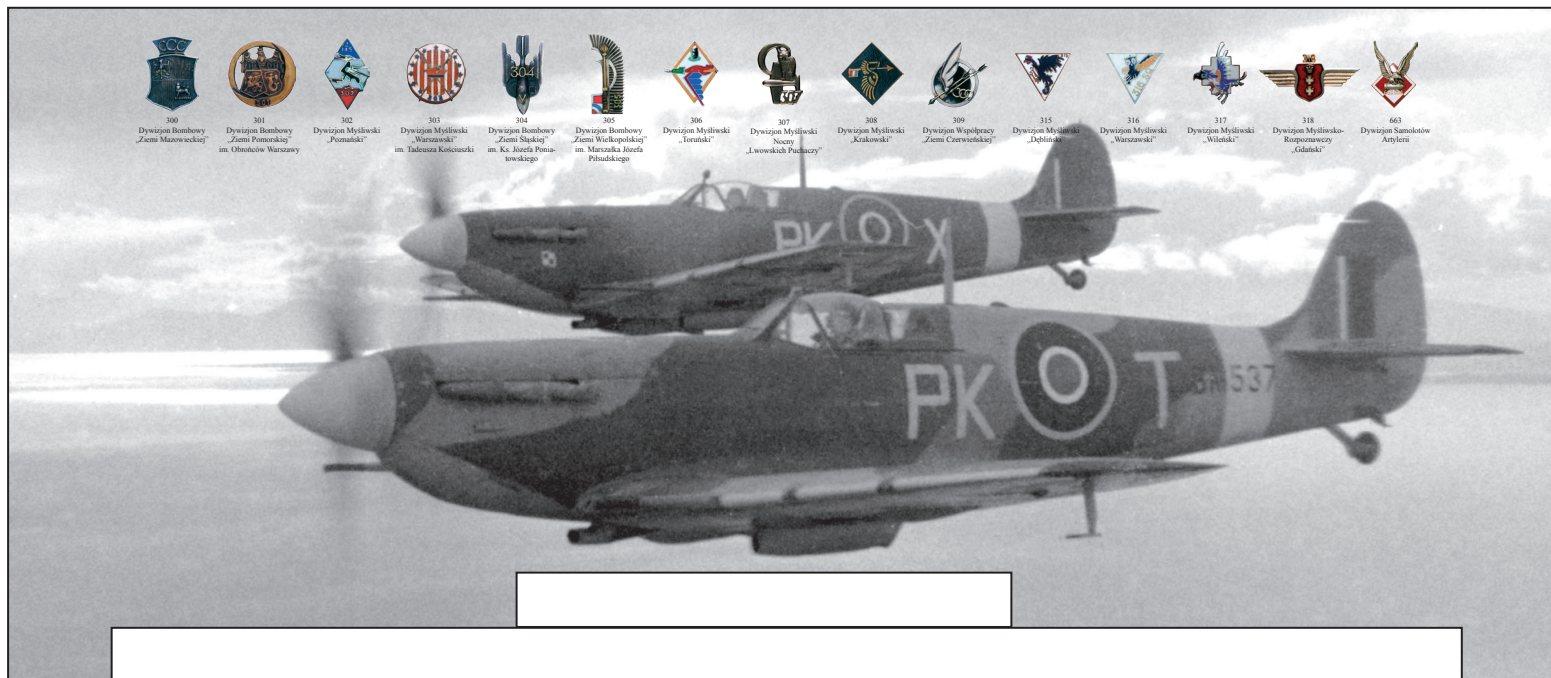
MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE  
projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej



- Elementy zabudowy – dwie platformy na ekspozycje mundurowe



## Ekspozycja mundurowa działu „Lotnictwo polskie w latach II wojny światowej”



**Tło ekspozycji mundurowej:**  
wymiary 8000x2500 mm  
materiał: folia z nadrukiem

## **Ekspozycja mundurowa działu „Lotnictwo polskie w II połowie XX wieku”**



**Tło ekspozycji mundurowej:**  
wymiary 8000x2500 mm  
materiał: folia z nadrukiem

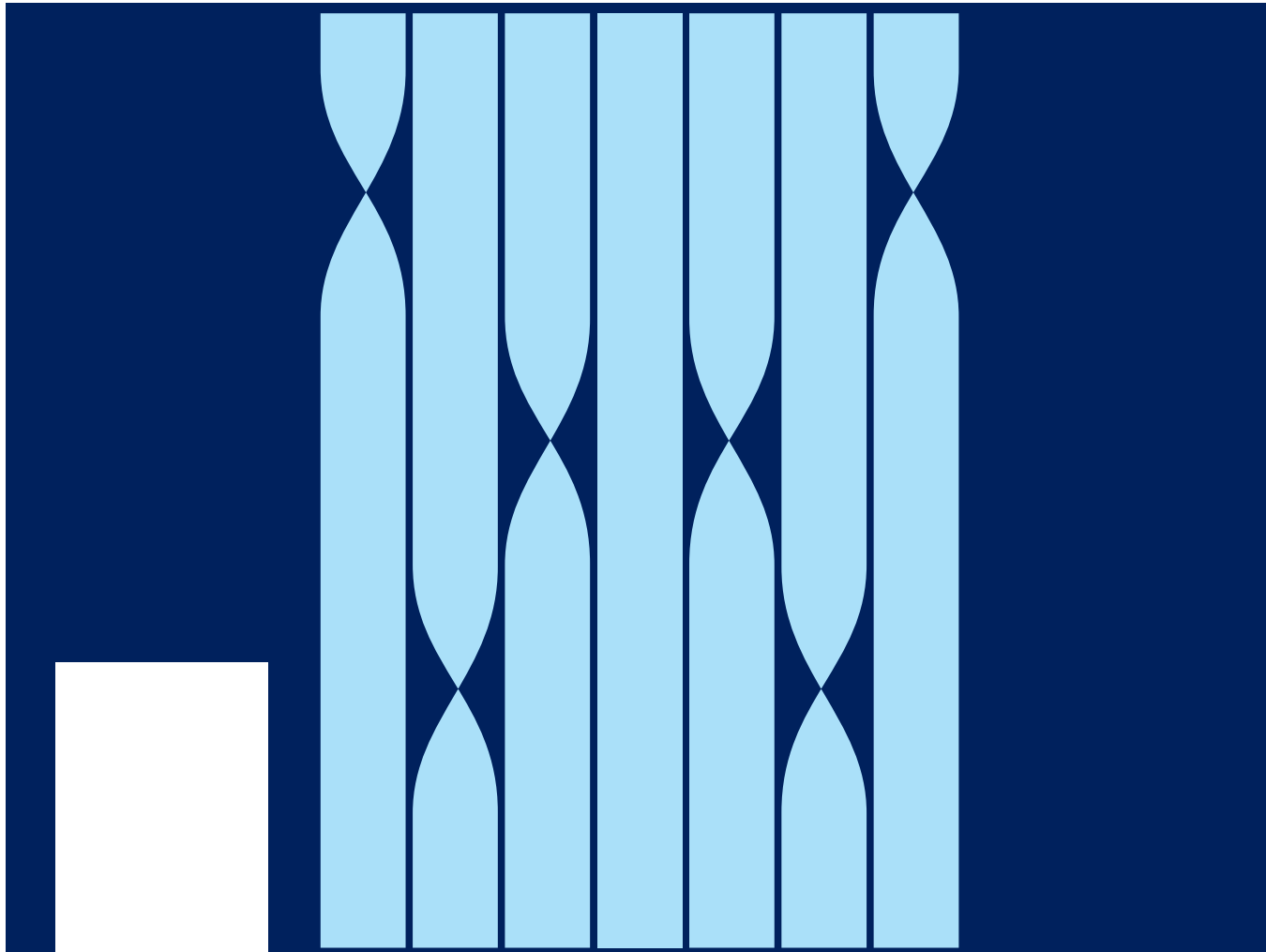
# MUZEUM SIŁ POWIETRZYNYCH W DĘBLINIE projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej



## Ściana główna audytorium oraz ściana poświęcona polskiemu zespołowi akrobacyjnemu

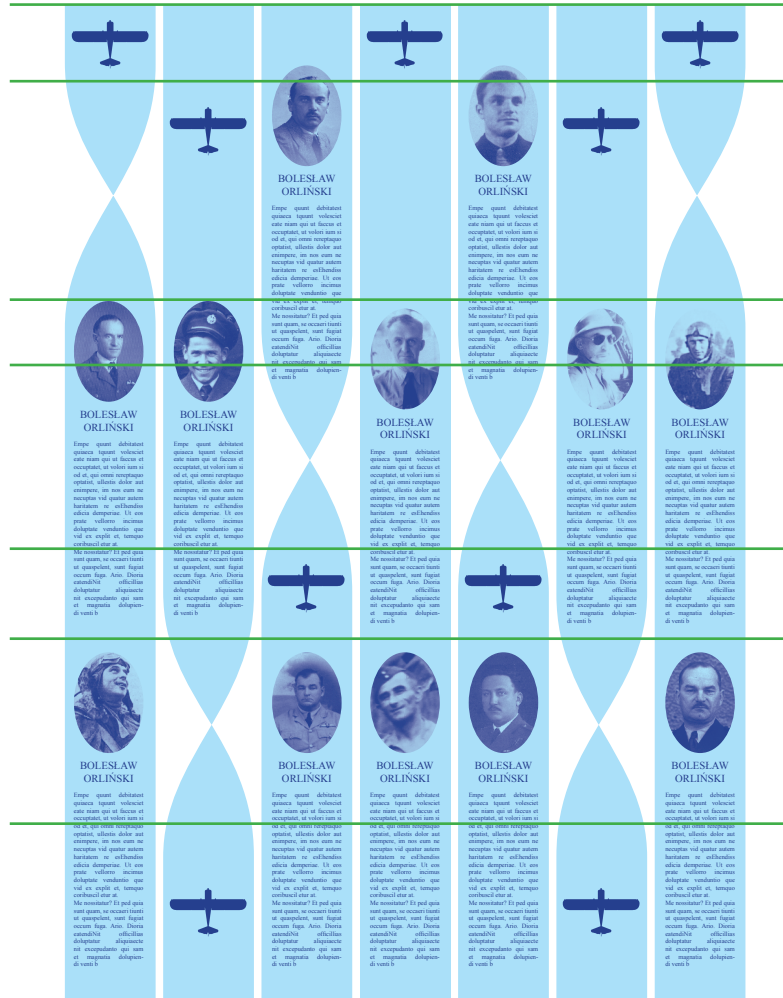


## **Ściana audytorium poświęcona asom przestworzy**



Instalacja ze skreślonych przestrzennych banerów symbolizujących lot akrobacyjny poświęconych siedmiu największym polskim asom. Banery szerokości 60 cm

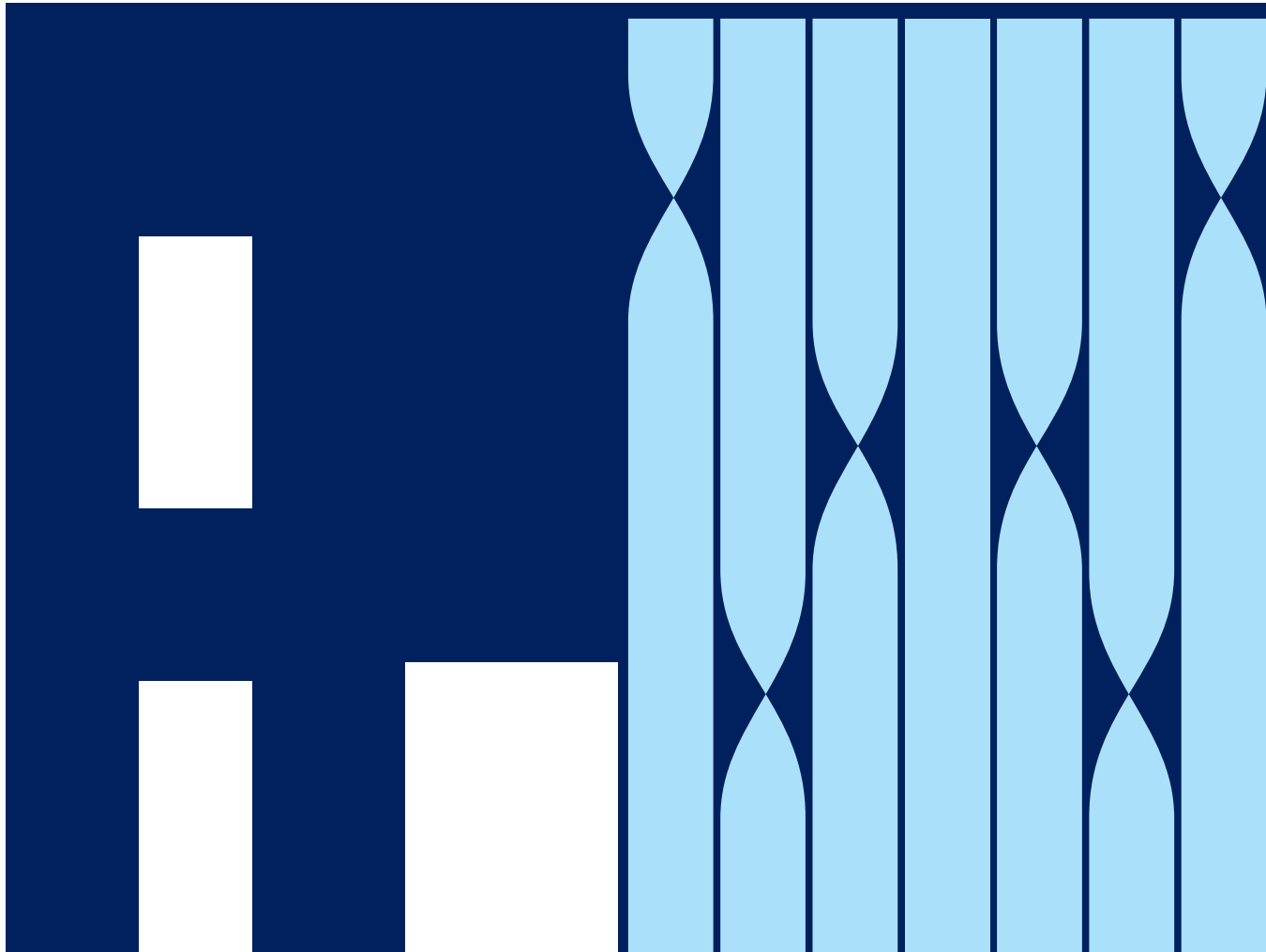
# Przykładowy wygląd banerów poświęconych polskim asom przestworzy



**Plansze z portretami  
i skróconymi biogramami  
asów przestworzy:  
wymiary 600x7200 mm  
materiał: płótno z nadrukiem, konstrukcja usztywniona  
w ośmiu miejscach poprzeczką z włókna węglowego**

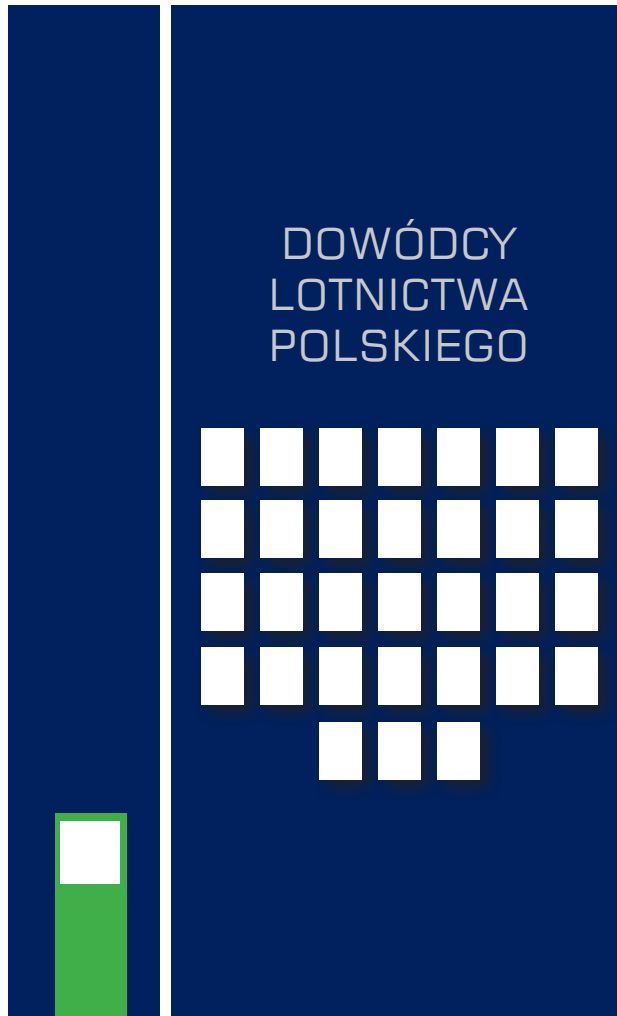
Instalacja ze skróconych przestrzennych banerów symbolizujących lot akrobacyjny poświęconych siedmiu największym polskim asom. Banery szerokości 60 cm. Cała instalacja kotwiczona jest do podłogi oraz do sufitu.

## Ściana poświęcona polskim zespołom akrobacyjnym



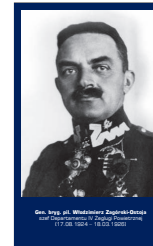
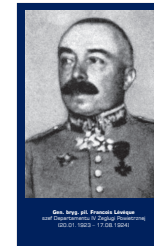
Instalacja ze skreślonych przestrzennych banerów symbolizujących lot akrobacyjny poświęconych siedmiu polskim zespołom akrobacyjnym. Banery szerokości 60 cm

## Ściana wejściowa do pomieszczenia nr 6 Galeria portretów dowódców Sił Powietrznych



wysokość liter 3D ze  
Styrodu 20 cm

Infokiosk z biogramami  
Dowódców Polskich Sił  
Powietrznych





## Ściana pamiątkowa z portretami dowódców lotnictwa

Plansze z portretami dowódców:

wymiary 250x400 mm

materiał: płyta PCV 6 mm z naklejoną i zalaminowaną folią z nadrukiem



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej



# MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE projekt nowej aranżacji ekspozycji muzealnej



**Napis 3D**  
**„Siły Powietrzne”:**  
wysokość liter 20 cm  
materiał:  
Styrodur malowany na kolor  
srebrnoszary

**Plansze poświęcone**  
**Siłom Powietrznym w**  
**XXI wieku:**  
wymiary 80x1220 mm  
oraz 1220x1220 mm  
materiał: płyta PCV 6 mm  
z naklejoną i zalaminowaną  
folią z nadrukiem



# Plansze informacyjne działu „Siły Powietrzne w XXI wieku”

## Plansze poświęcone Siłom Powietrznym w XXI wieku: wymiary 800x1220 mm oraz 1220x1220 mm materiał: płyta PCV 6 mm z naklejoną i zalaminowaną folią z nadrukiem



### Wojska Lotnicze

Wojska Lotnicze są głównym rodzajem wojsk Sił Powietrznych, najpełniej przygotowanym do skutecznego zrealizowania zaproszenia do uczestniczenia w operacjach międzynarodowych w operacjach wojennych zarówno narodowych, jak i zagranicznych.

Udziałem i wyposażeniem Wojsk Lotniczych wypracuje się głównie rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej (Strefa Bezpieczeństwa Lotniczego) oraz w zwiastowaniu, oświadczeniu i zabezpieczeniu obszarów powietrznych, nie zamierzonych i nieokreślonych, w zakresie rozpoznania powoju powietrznego, w tym w prowadzeniu rozpoznania powoju powietrznego w ramach zadań wykonanych przez Siły Zbrojne RP. Wojska Lotnicze wykonują również zadania w zakresie lotnictwa bojowego.



### Wojska Obrony Przeciwlotniczej

Wojska Obrony Przeciwlotniczej starają się o wykrywanie i identyfikację obiektów w przestrzeni powietrznej RP na podstawie danych geoprzestrzennych oraz do przekazywania informacji niezbędnych do radiolokacyjnego zabezpieczenia obszarów powietrznych Wojsk Lotniczych i Sił Powietrznych.

W 2007 roku sformułowano 5 Batalion Radiolokacyjny w Zamościu i 19 Batalion Radiolokacyjny w Białymostku, a w 2011 roku w ramach przekształcenia jednostek wojskowych w Siły Powietrznych, w tym samym roku do dyspozycji wojsk przetransferowano 10 batalionów radiolokacyjnych z Wojsk Obrony Przeciwlotniczej.

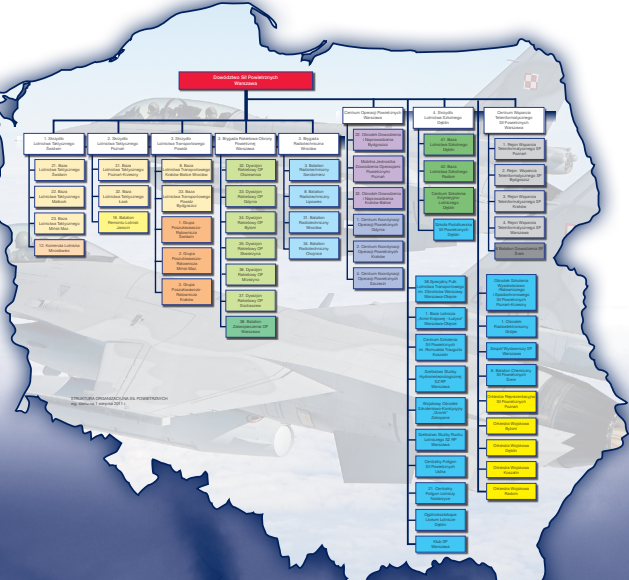


### Wojska Radiotechniczne

Wojska Radiotechniczne są odpowiedzialne za wykrywanie i śledzenie wielkości obiektów w przestrzeni powietrznej RP na podstawie danych geoprzestrzennych oraz do przekazywania informacji niezbędnych do radiolokacyjnego zabezpieczenia obszarów powietrznych Wojsk Lotniczych i Sił Powietrznych.

W 2007 roku sformułowano 5 Batalion Radiolokacyjny w Zamościu i 19 Batalion Radiolokacyjny w Białymostku, a w 2011 roku w ramach przekształcenia jednostek wojskowych w Siły Powietrznych, w tym samym roku do dyspozycji wojsk przetransferowano 10 batalionów radiolokacyjnych z Wojsk Obrony Przeciwlotniczej.

## Polskie Siły Powietrzne w XXI wieku



### Bazy Lotnictwa Taktycznego

W 1997 r. podjęto decyzję o do nowego modelu organizacyjnym kłosa Zgrupanie z nowo opracowanym planem rozmieszczenia pułki lotniczej i lotniska wojskowego, grupujące elementy operacyjne bojowe, oraz bazy lotnicze, grupujące elementy logistyczne. W roku 2006 niektóre bazy lotnicze zostały włączone do struktur dywizyjnych.

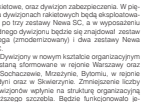


### Bazy Lotnictwa Szkolnego

Do 1 kwietnia 2008 r. 31 Baza Lotnicza Taktyczna w Rzeszowie, a od 1 stycznia 2010 r. posiadała bazy funkcyjną w nowej strukturze organizacyjnej, której zadaniem było szkolenie i przygotowanie kadry pilotów do pracy w roli grupy zadań Grupa Dowodzenia Lotniczego w obszarze wsparcia i wsparcia bojowego. Grupa Dowodzenia i grupa bojowa posiadały obsługę natężonej służby powoju powietrznego, służbę lotniczą, obsługę obsługi i obsługi powoju powietrznego, obsługę obsługi i obsługi powoju powietrznego.

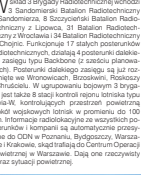
### Bazy Lotnictwa Transportowego

1 stycznia 2009 r. 3. Brygada Lotnicza Transportowego została przekształcona w 3. Dywizję Lotniczą Transportowego. W strukturze dywizyjnej znalazły się 81. i 82. Bazy Lotnicze Transportowego. 8. Baza Lotnicza Transportowego w Krakowie, wyposażona w samoloty C-295R, Mi-28 B i Mi-35, zapewnia transportowe dostawy sprzętu



### 3 Brygada Radiotechniczna

W skład 3. Brygady Radiotechnicznej wchodzi 19. Batalion Radiolokacyjny, 19. Batalion Radiolokacyjny w Chorzowie, funkcjonuje 17 dywizyjnych radiolokacyjnych, działają i posługują się jako jednostki wojskowe w ramach 3. Brygady Radiotechnicznej. W skład 3. Brygady Radiotechnicznej wchodzi 19. Batalion Radiolokacyjny, 19. Batalion Radiolokacyjny w Chorzowie, funkcjonuje 17 dywizyjnych radiolokacyjnych, działają i posługują się jako jednostki wojskowe w ramach 3. Brygady Radiotechnicznej.



### 3 Brygada Rakietowa Obrony Powietrznej

Współka podlega głębokiej reorganizacji w strukturze Wojsk Obrony Przeciwlotniczej, w tym uszczelnieniu struktury bojowej i zwiększeniu możliwości bojowych w swoich strukturach po tryby zastaw.



## Plansze informacyjne działu „Siły Powietrzne w XXI wieku”

### Plansza-tło ekspozycji pocisków rakietowych:

trzy panele o wymiarach 2300x2000 mm, 1200x2000 mm oraz 3000x2000 mm  
materiał: płyta PCV 6 mm z naklejoną i zalaminowaną folią z nadrukiem na stelażu

