



POD DOBRymi SKRZYDŁAMI

BIULETYN INFORMACYJNY MUZEUM SIŁ POWIETRZYCH W DĘBLINIE | NR 1/2017 | WYDAWNICTWO BEZPŁATNE



DOBRE SKRZYDŁA dla muzealnictwa wojskowego

Z radością oddajemy do Państwa rąk pierwszy numer biuletynu Muzeum Sił Powietrznych, w którym chcemy informować o naszej kolekcji muzealnej, realizowanych projektach badawczych i edukacyjnych, oraz zaprosić do spotkań z nami podczas wydarzeń kulturalnych.

Pragniemy zwrócić uwagę na wydarzenia z dziejów lotnictwa i sił powietrznych

Otwierając drzwi muzeum, pragniemy zachęcić Państwa do aktywnego uczestnictwa w życiu placówki, której utworzenie było odpowiedzią na zapotrzebowanie pasjonatów awiacji, lokalnych i regionalnych środowisk seniorów lotnictwa wojskowego oraz żołnierzy Sił Powietrznych. Lotnicza placówka muzealna jest rezultatem wieloletnich przygotowań koncepcyjno-prawnych odwołujących się do zapisów

Koncepcji rozwoju muzealnictwa wojskowego w latach 2009–2018, opracowanej z inicjatywy ówczesnego Dowódcy Sił Powietrznych gen. pil. Andrzeja Błasika. Koncepcja, zatwierdzona przez Ministra Obrony Narodowej w 2009 roku porządkowała kwestie muzealnictwa wojskowego i przewidywała utworzenie systemu muzeów wojskowych poszczególnych rodzajów sił zbrojnych.

Pod muzealnymi skrzydłami lotnicze zabytki techniki, wykorzystywane w polskich siłach powietrznych, zyskały możliwość profesjonalnej ochrony i prezentacji w miejscu odwołującym się do tradycji i historii – w Dęblinie.

Za pośrednictwem nowego wydawnictwa pragniemy zwrócić uwagę również na wydarzenia z dziejów lotnictwa i sił powietrznych, w których mogą Państwo uczestniczyć wspólnie z nami. Przygotowania do jubileuszu 100-lecia lotnictwa polskiego przypadające na rok 2018, rozpoczynamy od kilku ważnych dat, które będą stanowiły podstawę do ekspozycji czasowych i spotkań tematycznych.

PAWEŁ PAWŁOWSKI
DYREKTOR MUZEUM SIŁ
POWIETRZYCH W DĘBLINIE

■ widok na ekspozycję plenerową, fot. J. Zagożdżon

Nasze propozycje będą również konweniowały z Rokiem gen. Józefa Hallera, Rokiem Rzeki Wisły, Rokiem UNESCO Tadeusza Kościuszki.

W roku 2017 będziemy gospodarzami II Forum przedstawicieli muzeów i grup rekonstrukcyjnych działających na rzecz podtrzymywania, pielęgnowania i upowszechniania tradycji orężnych oraz edukacji obronnej społeczeństwa, a także inicjatorami spotkania szkoleniowego *Wisła Guide Tour*.

Mam nadzieję, że oprócz zgromadzonej kolekcji, przygotowany przez nas kalendarz wydarzeń i oferta edukacyjna, sprawią, że muzeum stanie się miejscem spotkań – forum wymiany myśli i wrażeń.

HISTORIA POLSKICH SIŁ POWIETRZYCH W NOWEJ ODSŁONIE

7 III 2017 r. zapraszamy na uroczyste otwarcie wystawy stałej. Zmodernizowana ekspozycja pn. *Historia polskich sił powietrznych* powstała po zakończeniu prac inwestycyjnych i rozbudowie obiektu, realizowanych w latach 2012–16. Hangar ekspozycyjny z zapleczem technicznym pozwala na zabezpieczenie i profesjonalną konserwację najcenniejszych wielkogabarytowych zbiorów. Powierzchnia ekspozycji wewnętrznej powiększona została



ponad dwukrotnie, wzbogacona o nowoczesne urządzenia multimedialne oraz udogodnienia dla osób niepełnosprawnych.



MUZEUM W INNYM ŚWIETLE

20 w 2017 r. zapraszamy na Europejską Noc Muzeów. W programie m.in. wieczorne

zwiedzanie wystaw z kuratorami, prelekcje, pokaz mody historycznej, pokazy GRH, koncerty i muzealne iluminacje.

GABINET FIGUR WOJSKOWYCH

Głównymi bohaterami wystawy będą figury żołnierzy sił powietrznych w nietypowej skali 1:6. Zobaczymy repliki wiernie oddające oryginalne umundurowanie, oporządzenie, broń, z wszelkimi detalami obrazującymi realia historyczne.



WYSTAWA CZASOWA 01 VI-30 X 2017



Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie – najmłodsze muzeum wojskowe w Polsce

3 czerwca 2009 r. na posiedzeniu kierownictwa MON zgłoszono inicjatywę utworzenia Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Siły powietrzne argumentowały swoją decyzję faktem, że jako jedyny rodzaj wojsk z bogatą, 90-letnią tradycją nie miały dotąd takiej placówki, ponadto środowiska lotnicze od lat wielokrotnie zgłaszały postulaty i pragnienia utworzenia miejsca pamięci – Świątyni Polskich Skrzydeł.

Dodatkowo argumentem za powołaniem muzeum była prowadzona w ostatnich gruntowna wymiana sprzętu Sił Powietrznych (lotniczego, wojsk radiotechnicznych, i obrony przeciwlotniczej), którego wycofane egzemplarze można pozyskiwać dla celów muzealnych. Minister Obrony Narodowej zaakceptował opracowaną przez Departament Wychowania i Promocji Obronności „Koncepcję rozwoju muzealnictwa wojskowego w latach 2009–2018”. Przewiduje ona utworzenie systemu muzeów wojskowych poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, w tym również Muzeum Sił Powietrznych. Na tej podstawie ówczesny Dowódca Sił Powietrznych, tragicznie zmarły w katastrofie smoleńskiej gen. broni pil. Andrzej Błasik, w październiku 2009 r. powołał siedemnastoosobowy Komitet Honorowy Budowy Muzeum Sił Powietrznych. W jego skład weszli weterani lotnictwa, przedstawiciele organizacji i stowarzyszeń lotniczych, oficerowie Sił Powietrznych, historycy wojskowi oraz przedstawiciele lokalnego samorządu – Burmistrz Dębline. Na czele Komitetu stanął były dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Tytus Krawczyk.

W ocenie dowództwa SP najkorzystniejszym miejscem na lokalizację MSP był garnizon dębliński, który ma niezwykle bogate tradycje lotnicze i zawsze będzie się kojarzył z „kolebką polskiego lotnictwa wojskowego – wylegarnią kadr lotniczych”. Utworzenie w tym właśnie miejscu muzeum gwarantowałoby najlepsze reprezentowanie i promowanie Sił Powietrznych. Przyszli odbiorcy treści muzealnych to liczna młodzież wojskowa i cywilna pobierająca naukę w instytucjach i ośrodkach szkolenia na terenie

garnizonu dęblińskiego oraz wycieczki szkolne. Istotnym argumentem przemawiającym za taką lokalizacją jest położenie Dębline na szlaku turystycznym wiodącym do Kozłówki i Kazimierza Dolnego. Ponadto do procesu tworzenia Muzeum Sił Powietrznych włączyły się również aktywnie władze samorządowe Dębline.

1 marca 2011 r. Minister Obrony Narodowej powołał komandora rezerwy dr. Waldemara Wójcika na pierwszego dyrektora Muzeum. Formalnie placówka rozpoczęła działalność 1 kwietnia 2011 r.

10 lutego 2011 r. 16 Jarociński Batalion Budowy Lotnisk rozpoczął prace przygotowawcze do budowy ekspozycji plenerowej. Teren należało wykarzczyć, zniwelować, splantować, wybudować stanowiska dla eksponatów, drogi i ścieżki dla zwiedzających oraz ogrodzić. Łączna powierzchnia MSP to ponad 4 ha gruntów wraz z budynkiem nr 233 po byłej Sali tradycji WSOSP. Żołnierze z 16 JBWL zakończyli prace w lipcu 2011 r. Chwilę później zakończono także remont pawilonu przewidzianego na ekspozycję wewnętrzną. Zaczątek ekspozycji muzealnej stanowiły historyczne statki powietrzne z wystawy plenerowej, usytuowanej przy pomniku Bohaterskich Lotników Dęblińskiej Szkoły Orłąt oraz kilkanaście samolotów z terenu „Szkoły Orłąt”. Wszelkie uszkodzenia i usterki zostały usunięte. Niektóre wymagały gruntownej renowacji lub wręcz odbudowy.

26 sierpnia 2011 r. odbyła się wojskowa uroczystość otwarcia muzeum. Wiceminister Obrony Narodowej Czesław Mroczek i dowódca Sił Powietrznych generał broni pilot Lech Majewski uroczystości przecięli wstęgę w dęblińskiej

ADIUNKT MSP
DR ROMAN KOZŁOWSKI

placówce. W ten sposób zakończono tworzenie muzeów Rodzajów Sił Zbrojnych.

Zadaniem Muzeum Sił Powietrznych jest ukazywanie dziejów polskiego lotnictwa wojskowego, jednostek obrony przeciwlotniczej, raketowych i radiotechnicznych, od ich powstania aż po czasy współczesne. Od 2013 r. MSP w swej strukturze posiada Oddział w Koszalinie – Muzeum Obrony Przeciwlotniczej. Celem ekspozycji jest uświadomienie zwiedzającym historycznej roli polskiego lotnictwa wojskowego w obronie polskiego nieba, zapoznanie ich z osiągnięciami w opanowaniu przestworzy, konstrukcji statków powietrznych, w dziedzinie teoretycznych opracowań i praktycznego latania. Ponad 90-letnie dokonania polskiego lotnictwa są tu szeroko eksponowane na nowo przygotowanej ekspozycji wewnętrznej w Dęblinie i Koszalinie, ku czci naszych asów, którzy opanowując podniebne przestworza przynosili chwałę naszemu lotnictwu, odnosząc triumfy w zawodach sportowych i uczestnicząc w heroicznych zmaganiach wojennych, czy też osiągając mistrzostwo w szkoleniu lotniczym. Te wielkie lotnicze dzieła, dzięki powstaniu naszej placówki, mają szansę na jeszcze szersze popularyzowanie w społeczeństwie, dotarcie przede wszystkim do młodzieży, dając jej piękne wzorce patriotycznej służby i pracy dla Ojczyzny. MSP gwarantuje najlepsze prezentowanie i promowanie Sił Powietrznych.

Opracowana w DSP koncepcja utworzenia Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie zakładała zorganizowanie dwóch ekspozycji wystawienniczych – wewnętrznej (trójdziałowej), w oparciu o zbiory wówczas znajdujące się w Sali Tradycji WSOSP, oraz ekspozycji zewnętrznej – statycznej na bazie posiadanego sprzętu: Wojsk Lotniczych, Wojsk Obrony Przeciwlotniczej, Wojsk Radiotechnicznych, jednostek dowodzenia i łączności SP zabezpieczenia logistycznego. Obecnie w sali ekspozycji wewnętrznej jest wystawionych

ok. 500 eksponatów (umundurowanie, pamiątki i dokumenty osobiste po lotnikach, odznaki i oznaki, sprzęt wyposażenia i uzbrojenia). W ekspozycji plenerowej posiadamy 86 statków powietrznych, 4 zestawy rakiet przeciwlotniczych oraz 5 stacji radiolokacyjnych i inne środki zabezpieczenia i ubezpieczenia procesu szkolenia lotniczego. W hangarze prezentujemy m.in. szerokie spektrum wojskowych silników lotniczych.

Prowadzimy intensywne działania zmierzające do powiększenia stanu ilościowego zbiorów poprzez:

- pozyskiwanie eksponatów formie darów i depozytów od osób prywatnych, instytucji, jednostek wojskowych oraz innych muzeów,
- zakup muzealiów w miarę posiadanych możliwości finansowych (dotacje celowe),
- wykonanie i gromadzenie materiału ikonograficznego (zdjęcia, szkice, elementy graficzne), filmów wideo, wzorów sztandarów, kserokopii dokumentów.

Nasze muzeum, od momentu powstania, jest także miejscem, w którym odbywają się uroczystości o charakterze patriotycznym i kulturalno-oświatowym.

Są to, m.in.:

- pożegnania ze służbą wojskową żołnierzy zawodowych,
- uroczyste przysięgi żołnierskie i promocje WSOSP,
- uroczystości kombatankie,
- promocje książek lotniczych,
- lekcje muzealne dla młodzieży szkół podstawowych i średnich,
- konferencje metodyczne dla muzealników wojskowych.

Zakres i problematyka przedsięwzięć muzealnych będą systematycznie poszerzane i urozmaicone w miarę krzepnięcia naszej młodej placówki. Serdecznie zapraszamy do licznych zwiedzania naszych ekspozycji oraz zachęcamy do uczestnictwa w innych przedsięwzięciach muzealnych.

Zadaniem Muzeum Sił Powietrznych jest ukazywanie dziejów polskiego lotnictwa wojskowego, jednostek obrony przeciwlotniczej, raketowych i radiotechnicznych, od ich powstania aż po czasy współczesne.



▪ Wystawa plenerowa – Aleja Orłąt



▪ Pożegnanie oficerów odchodzących do rezerwy z WSOSP zgodnie z Ceremoniałem Wojskowym



▪ Muzeum OPL w Koszalinie – fragment ekspozycji plenerowej



▪ Aula im. płk. pil. Jerzego Bajana w nowo wybudowanych pomieszczeniach MSP w Dęblinie, poświęcona polskiemu zespołom akrobacyjnym



▪ Lekcja muzealna w MSP



■ Jacek Zagożdżon, Katarzyna Gajo, Paweł Pawłowski – promocja muzeum na Targach Tour Salon w Poznaniu 2017 r.

NOWOCZESNA INSTYTUCJA OTWARTA NA WIDZA. Konceptja funkcjonowania i rozwoju Muzeum Sił Powietrznych na lata 2017–2021

PAWEŁ PAWŁOWSKI

Profesjonalizacja muzeum, poszerzenie zakresu zainteresowania instytucji o dziedzictwo kulturowe regionu, aktywna obecność muzeum w tworzeniu produktów turystycznych oraz wzmocnienie funkcji edukacyjnej to główne założenia przygotowanej przeze mnie koncepcji funkcjonowania Muzeum Sił Powietrznych na najbliższe pięć lat.

Jedną z najmłodszych placówek muzealnych, prowadzona przez Ministerstwo Obrony Narodowej, swój heroiczny etap związany z powołaniem i budowaniem kolekcji ma już za sobą. Po 6 latach od pierwszego otwarcia drzwi dla zwiedzających, naszą uwagę pragniemy skierować na wprowadzenie w życie polityki gromadzenia zbiorów oraz wzmocnienie systemu komunikacji z widzami i partnerami. Ekspozycje stałe doczekały się nazw własnych, a z ich zmodernizowanymi formami widzowie mogą się zapoznawać z początkiem 2017 roku.

Usytuowanie placówki muzealnej w Dęblinie – nierozdzielnie związanym z dziejami polskiego lotnictwa, wskazuje nam nowy kierunek zainteresowań – historię regionalną oraz dokumentowanie życia społecznego mieszkańców. Tych, którzy tu mieszkają, jak i tych, dla których Dęblin to epizod, który zaważył na całym życiu. Odkrywanie osobistych historii osób-uczników, słuchaczy szkoły oficerskiej, pilotów i żołnierzy WP – stanowić będzie cenne źródło informacji dla muzealników badających etapy historii polskich sił powietrznych.

Zdobyte doświadczenie w prowadzeniu publicznych instytucji kultury, jak również aktywność w wielu stowarzyszeniach, dają mi pewność, iż postawione cele są możliwe do osiągnięcia.

W przedstawionej koncepcji stawiam nacisk na stały rozwój instytucjonalny placówki, rozwój oferty w oparciu o dziedzictwo kulturowe i historyczne Dębina oraz techniki wojskowej, profesjonalizację kadry oraz dywersyfikację źródeł utrzymania muzeum.

Jako historyk-muzealnik, animator kultury i przewodnik turystyczny, ufam, że znajduję się liczni odbiorcy naszej pracy, którym bliska jest misja opieki nad skarbnicami historii i kultury. Mam również pewność, iż nasza praca znajdzie życzliwe zrozumienie i szacunek wśród tych, którzy tworzyli historię tego miejsca. Wykładowców i słuchaczy Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych oraz całej rzeszy miłośników regionu i hobbystów.

Moim zamierzeniem jest by dęblińskie Muzeum stało się miejscem spotkań, otwartym na widza, a jednocześnie spełniającym wyzwania współczesności. Koncepcja rozwoju Muzeum zakłada dywersyfikację źródeł utrzymania placówki w oparciu o nowo tworzone oddziały tematyczne związane z lotniczą techniką wojskową. Temu również ma służyć rozbudowa oferty podstawowej w obecnych placówkach, m.in. wynajem sal, sprzedaż pamiątek i wydawnictw, usługi turystyczne.

Skoro jest historia musi być i pamięć. Skoro jest pamięć, muszą być i ludzie ją podtrzymujący. To w szacunku do całej bogatej historii formacji i pamięci o niej, Ministerstwo Obrony Narodowej powołało do życia Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Mam zaszczyt, wspólnie ze współpracownikami, być częścią tej opowieści. Jednocześnie pragnę podziękować wszystkim, którzy przez ostatnie lata pracowali na dzisiejszy sukces placówki, od wdrażania działań organizacyjnych i inwestycyjnych, po tworzenie kolekcji i budowanie ekspozycji.

Muzeum Sił Powietrznych ma szansę na dostosowanie się do zmian zachodzących w społeczeństwie oraz posiada możliwości do reagowania na potrzeby publiczności. Z momentem utworzenia, instytucja definiuje swoją rolę w tworzeniu społeczności, w oparciu o wartości, do których została powołana. Publiczność muzealna ma prawo wymagać od nas – muzealników – przestrzegania zasad prawnych i reguł etyki zawodowej, posiadania kompetencji i odpowiedzialności za dziedzictwo, jakie nam powierzono.

W zbiorach przeważają muzealia związane z techniką wojskową oraz archiwalia i pamiątki osobiste żołnierzy sił powietrznych.

W moim programie zaakcentowałem rozwój zasobów ludzkich, jak i rozwój zasobów muzealnych, jako podstawę dla rozwoju instytucji i jej kolekcji. Podniesienie standardów dotyczących będzie przede wszystkim działalności wystawienniczej, naukowej i edukacyjnej. Te same zasady będą obowiązywać podczas gromadzenia i ochrony muzealiów. Wykonywaniu ustawowych celów towarzyszyć będzie rozwój specjalizacji naukowej pracowników i motywowanie do samorozwoju. Służyć temu będą również zmiany w schemacie organizacyjnym instytucji, których celem jest poszerzenie kompetencji poszczególnych działów i stanowisk.

Poprawa infrastruktury instytucji wiąże się ze stałym monitoringiem stanu lokalowego i technicznego. Dotyczy to również prowadzenia i wyposażenia pracowni naukowych, magazynów zbiorów, jak i sal ekspozycyjnych.

Zaplanowane działania dotyczą w równej mierze także oddziału Muzeum Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie.

Koncepcja rozwoju Muzeum zakłada dywersyfikację źródeł utrzymania placówki w oparciu o nowo tworzone oddziały tematyczne związane z lotniczą techniką wojskową. Temu również ma służyć rozbudowa oferty podstawowej w obecnych placówkach, m.in. wynajem sal, sprzedaż pamiątek i wydawnictw, usługi turystyczne.

Wzmocnienie komunikacji z odbiorcami i stałe budowanie środowiska wspierającego placówkę będzie jednym z ważniejszych elementów misji Muzeum. Z myślą o różnych grupach widzów, przygotujemy programy edukacyjne i wydarzenia kulturalne: podróże historyczne, zwiedzanie kuratorskie wystaw, programy dla młodzieży i rodzin, zajęcia dla studentów i żołnierzy służby zawodowej, aż po zajęcia dla słuchaczy Uniwersytetu Trzeciego Wieku.

Planujemy powołanie Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Sił Powietrznych, które będzie skupiało wszystkich zainteresowanych wspieraniem misji instytucji. Nasze działania będziemy realizować w oparciu o wieloletnią współpracę z Wyższą

Szkołą Oficerską Sił Powietrznych, Centrum Szkolenia Sił Powietrznych, Liceum Lotniczym w Dęblinie oraz jednostkami wojska polskiego.

Muzeum będzie nadal miejscem spotkań z dziedzictwem przeszłości, rozbudzania estetycznej wrażliwości widzów i dialogu międzypokoleniowego. Pragniemy uświadomić odbiorców o swoim istnieniu i przekonać o własnej wyjątkowości. Wykorzystując nowoczesne środki wyrazu, wykreować modę na lotnicze muzeum.

Mam świadomość, że dęblińskie muzeum konkuruje o czas wolny widzów z innymi muzeami i atrakcjami w regionie, których z roku na rok przybywa. Placówkę czeka zatem bieżące podwyższanie jakości obsługi i atrakcyjności ekspozycji, ulepszenie dostępu do informacji, wprowadzenie godzin otwarcia dostosowanych do potrzeb odbiorców, oraz podniesienie ilości i standardu wydawnictw muzealnych.

Muzeum będzie włączać się w wydarzenia o charakterze międzynarodowym: Europejska Noc Muzeów czy Europejskie Dni Dziedzictwa, a także kreować własne, jak Wisła Guide Tour czy piknik historyczny Stars & Stripes.

Jednym z elementów strategii rozwoju jest dołączenie do elitarniej grupy muzeów znajdujących się w Rejestrze Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Wiem, że dzięki współpracy z miłośnikami techniki wojskowej, Muzeum będzie stale wzbogacane o nowe konteksty i muzealia, tak by było miejscem, do którego warto wracać.

Mam pewność, że realizacja wszystkich zamierzeń związanych z rozwojem Muzeum Sił Powietrznych, jest szansą nie tylko na prawidłowe zachowanie posiadanego dziedzictwa kulturowego, ale na stworzenie produktu turystycznego atrakcyjnego dla coraz większej liczby zwiedzających.

Moim zamierzeniem jest by dęblińskie Muzeum stało się miejscem spotkań, otwartym na widza, a jednocześnie spełniającym wyzwania współczesności



■ Muzeum jako miejsce wydarzeń lokalnych, rocznicowych i kulturalnych. Występ Orkiestry Wojskowej z Dębina



■ Wojsko Polskie i pasjonaci lotnictwa jako partnerzy strategiczni muzeum. Grupa obsługi 31 btl z ówczesnym dowódcą, obecnie gen. bryg Cezarym Wiśniewskim (Rogowo 2011 r.)

POD DOBRymi SKRZYDŁAMI
Biuletyn Informacyjny Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie
NR 1/2017 r.



WYDAWNICTWO BEZPŁATNE
NAKŁAD: 10.000 egz.
WYDAWCA:
Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie,
ul. Lotników Polskich 1, 08-530 Dębina,
www.muzeumsp.pl,
sekretariat@muzeumsp.pl
REDAKTOR NACZELNY:
Paweł Pawłowski

REDAKCJA:
Paweł Pawłowski, Waldemar Wójcik,
Jacek Zagożdżon, Kamilla Heller,
Wojciech Grobelski, Katarzyna Ragus,
Roman Kozłowski, Andrzej Olejko,
Agnieszka Orzechowska, Malwina
Markiewicz, Robert Gretzyngier,
Paweł Tułiński
FOTOGRAFIE Z ARCHIWUM:
Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie

PROJEKT, REDAKCJA TECHNICZNA:
Darek Jakubowski · KAMERA
DRUK:
Wydawnictwo KAMERA,
www.kamerapress.pl

Wszelkie prawa w tym prawa autorów i wydawcy zastrzeżone. Jakiegokolwiek dalsze rozpowszechnianie artykułów i innych części czasopisma bez zgody autorów i wydawcy zabronione.

Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.
Instytucja Kultury Ministerstwa
Obrony Narodowej



Centrum Skrzydlatej Edukacji w Muzeum Sił Powietrznych

Poczuj się
lotnikiem – my
możemy Ci
w tym pomóc
przedstawiając
ciekawych ludzi,
pozwalając spotkać
się z prawdziwymi
pilotami, ale
też z artystami
zafascynowanymi
lotnictwem

Spotkania z pilotami, warsztaty modelarskie, nauka historii w języku angielskim oraz zwiedzanie wnętrz wybranych statków powietrznych. To wszystko czeka na pasjonatów lotnictwa – dzieci, młodzież a także seniorów.

Mamy świadomość, że edukacja muzealna stanowi łącznik, pomiędzy tradycją a współczesną publicznością. Nasza oferta jest otwarta na aktualne wyzwania społeczeństwa, czyniąc z muzeum miejsce ważne, w którym nie tylko kulturowana jest przeszłość, ale poprzez nią oddziałuje się na wiedzę i przekonania współczesnych ludzi. Celem zajęć muzealnych jest rozwijanie zdolności krytycznych, umiejętności i kompetencji praktycznych, społecznych i kulturowych.

POZNAJ BOHATERA

Samoloty w muzeum to nie tylko zastępy metalowe ptaki, to świadkowie historii, uczestnicy zdarzeń tworzących naszą rzeczywistość. Kiedy im pozwolimy poprowadzić nas za rękę i na swych skrzydłach wzniosą do krainy wiecznych bohaterów, zdobywców świata, którzy nie bali się spoglądać na wszystko z góry.

Każdy nit w poszyciu opowiada historię człowieka – konstruktora. Każda starannie przykręcona śrubka słuchała żartów, słów i myśli swego mechanika. Słuchanie o tych wspaniałych

ludziach to niesamowite, uskrzydlające przeżycie. Podczas spotkań w muzeum pragniemy by nasi widzowie mogli choć przez chwilę wczuć się w rolę lotnika i poznać tajemniczy świat żelaznych ptaków.

Poczuj się lotnikiem – my możemy Ci w tym pomóc przedstawiając ciekawych ludzi, pozwalając spotkać się z prawdziwymi pilotami, ale też z artystami zafascynowanymi lotnictwem. W naszych zajęciach *Poznaj bohatera* prowadzimy również zajęcia plastyczne, warsztaty fotografii lotniczej i plenery malarskie. Prace wykonywane podczas zajęć będą prezentowane w sali wystaw czasowych.

AKADEMIA MODELARSKA

Warsztaty modelarskie organizowane pod patronatem Burmistrza miasta Dęblin, pomagają odkryć możliwości tworzenia i budowy statków powietrznych. Zajęcia adresowane są do grup młodzieżowych. Wybrane aspekty z tej dziedziny kierujemy również do specjalistów lotniczych oraz klas mundurowych. Dzięki

KOORDYNATOR
DZIAŁAŃ EDUKACYJNYCH
JACEK ZAGOŹDŻON
J.ZAGOZDZON@MUZEUMSP.PL

szeroko rozwiniętemu zapleczu technicznemu jesteśmy w stanie podjąć nawet najtrudniejsze zadania edukacyjne. Zasady lotu prezentowane są w sposób przejrzysty i łatwy do przyswojenia. Przychodząc do nas można się dowiedzieć jak działa silnik odrzutowy, a także jak taki silnik konstruować.

Co nas uniesie to cykl zajęć skierowany do młodzieży szkoły podstawowej klas starszych.

Dlaczego Ikar poleciał? to warsztaty muzealne dla najmłodszych, połączone ze zwiedzaniem części ekspozycji muzealnej, budową samolotu i naukowych testach maszyn w locie.

PILOCI CZYTAJĄ DZIECIOM

Udowodniliśmy, że wspólne czytanie z pilotami to doskonała promocja czytelnictwa i lotnictwa. Wraz z Fundacją ABCXXI – *Cała Polska czyta dzieciom*, włączyliśmy się do akcji *Czytanie Męska Rzecz*. Zainteresowanie zaskoczyło nas wszystkich. Początkowo planowane jedno spotkanie przeobraziło się w cykl spotkań. W 2017 roku również będziemy namawiać dzieci do czytania, tym razem ze *Skrzydlatym Wolontariatem Szkoły Orłąt* w akcji *Czytanie uskrzydla*, którą planujemy rozpocząć już 21 marca – pierwszego dnia wiosny.

HISTORIA PO ANGIELSKU

Odkryliśmy pasję i chęć przemierzania przestrzeni w wielu małych i dużych osobach. Od dwóch lat prowadzimy projekt wspierania nauki angielskiego. Dzięki niemu uczniowie polskich szkół mogą wziąć udział w lekcjach historii prowadzonych w języku angielskim, wspieranych przygotowanymi materiałami i dwujęzycznymi wystawami. W 2016 roku w akcję włączyła się Fundacja Hurricane Of Hearts z Londynu ze swoją wystawą *17 000 Reasons to Remember*. W tym roku planujemy akcję kontynuować. Dodatkowo każda nowa wystawa przygotowywana jest w dwóch językach.

Zachęcamy do skorzystania z przygotowanych przez nas programów edukacyjnych adresowanych do różnych grup wiekowych oraz pasjonatów historii, chcących wraz z nami rozwijać swoje zainteresowania. Zajęcia muzealne są organizowane w oparciu o wystawy stałe i czasowe, a także poza siedzibą muzeum. Każdy, kto do nas przyjdzie, jest dla nas równie ważny. Zachęcamy przede wszystkim nauczycieli, przewodników turystycznych i animatorów kultury do zorganizowania z nami spotkań z historią i techniką wojskową w formie lekcji muzealnych, warsztatów i wycieczek tematycznych, pod opieką naszej wykwalifikowanej kadry. Szczegółowe informacje są prezentowane na naszej stronie internetowej. Zachęcamy również do bezpośredniego kontaktu z pracownikami działu Edukacji.



Oprowadzanie kuratorskie dla najmłodszych 28.09.2016, fot. Aneta Wąsik



Piloci czytają dzieciom spotkanie na rynku, w czasie Skrzydeł nad Kazimierzem 10 IX 2016, (w środku gen. bryg. Ryszard Hać, dyrektor MSP 2013–16) fot. Jacek Zagożdżon



Lotnictwo w oczach dziecka – obraz na płótnie stworzony przez dzieci na rynku kazimierskim Skrzydła nad Kazimierzem 10 IX 2016, fot. Krzysztof Skibiński

Jedyny w Polsce śmigłowiec Mi-6

KATARZYNA RAGUS

W kolekcji Muzeum Sił Powietrznych znajduje się jedyny w Polsce ciężki śmigłowiec transportowy Mi-6. Trzy egzemplarze, sprowadzone do Polski w 1986 roku, trafiły do 37 Pułku Śmigłowców Transportowych w Leżnicy Wielkiej, gdzie służyły przez cztery lata. Dwie maszyny sprzedano później Ukrainie, a jedna (nr 670) trafiła do prywatnej ekspozycji Jerzego Lewandowskiego z Łodzi. W 2011 r. śmigłowiec ten stał się własnością dęblńskiego muzeum. Prezentowany na ekspozycji plenerowej jest udostępniany do zwiedzania.

Muzealny egzemplarz posiada niemalże pełne ukończenie: wyposażenie pilotażowe, radiowe, radiowo-nawigacyjne oraz instalacje: elektryczną, hydrauliczną, pneumatyczną, przeciwołblodzeniową, przeciwpożarową, ogrzewania i wentylacji.

Zwiedzający zobaczą we wnętrzu kompletny kokpit z kabiną i ładownią o długości około 12 m i szerokości około 3 m. Planowane jest wstawienie do wnętrza samochodu ciężarowego. Śmigłowiec posiada dwa dołączone zewnętrzne zbiorniki paliwa o pojemności 485 gal. We wnętrzu prezentujemy również ekspozycje czasowe.

Śmigłowiec Mi-6 prezentowany jest na ekspozycji plenerowej w zestawieniu ze śmigłowcem SM-1, tym samym pokazując skalę powietrznego kolosa.

Mi-6 to ciężki, jednowirnikowy, dwusilnikowy śmigłowiec transportowy. Był to również pierwszy radziecki śmigłowiec wyposażony w silniki Sołowiew D-25W o mocy 5500 KM każdy. Maszyna ma 33 m długości i posiada szcztkowe skrzydła o rozpiętości 15,3 m, które mogą przenosić obciążenie wynoszące 25% masy startowej. Budowany w kilku wersjach: dźwigowej, pasażersko-transportowej, przeciwpożarowej i transportowej. W Syrii Mi-6 służył nie tylko jako śmigłowiec transportowy, ale również jako... szturmowy. Wyposażony był w ciężkie karabiny maszynowe DSZK kal. 12,7 mm zamontowany obrotowo pod częścią nosową i obsługiwany ręcznie przez nawigatora

oraz niekierowane wyrzutnie pocisków rakietowych. W wersji cywilnej w miejsce karabinów montowane były cztery płyty wyważeniowe dla zachowania równowagi.

Historia Mi-6 zaczęła się w 1954 r. w biurze konstrukcyjnym OKB Michaiła Leontjewicza Miła. Produkcję pierwszego prototypu śmigłowca

ukończono wiosną 1957 r. I równo 60 lat temu śmigłowiec przeszedł swój pierwszy oblot. Od 1963 r. był użytkowany przez wojsko.

Załoga śmigłowca składa się z 5 osób: pilota-dowódcy, drugiego pilota, nawigatora, radiotelegrafisty i technika pokładowego.

Dane techniczne maszyny: długość śmigłowca z obracającym się wirnikiem i śmigłem ogonowym to 41,74 m, wysokość – 9,15 m, a rozpiętość skrzydeł – 15,3 m.

W wersji transportowej startowa masa własna tego kolosa wynosi 28 t, a z ładunkiem w luku – aż 40,5 t, niewiele mniej niż waży czółg T-72. Dla porównania – Mi-24, nazywany latającym czołgiem, ma zaledwie 5,47 m wysokości, 21,35 m długości i waży tylko 8,5 t. Przy takich parametrach pilotowanie Mi-6 było niezwykle trudne. Dotyczyło to zwłaszcza startów i lądowań, gdy rezonans sprawiał, że pobyt na pokładzie śmigłowca nie należał do przyjemności.

Osiągi Mi-6 to: prędkość maksymalna przy ziemi 300 km/h, prędkość przelotowa 250 km/h, pułap praktyczny przy masie startowej 40 500 kg – 4500 m, zasięg w locie na wysokości 1000 m przy masie startowej 40 500 kg – 620 km, zasięg ze zbiornikami podwieszonymi i masą użyteczną 1000 kg, czas wznoszenia z masą startową 40 500 kg na wysokość 3000 m – 9,7 min, na wysokość 4500 m – 20,7 min.

W Polsce Mi-6 po raz pierwszy można było zobaczyć w maju 1967 r. w czasie przelotu radzieckiego śmigłowca na Salon Lotniczy w Paryżu. Trzy egzemplarze śmigłowców zostały zakupione przez polskie firmy: 2 szt. w 1974 i 1979 r. przez Instal (SP-ITA, SP-ITC) oraz jeden w 1978 przez Elbud (SP-ITB). Śmigłowce, aby mogły być wykorzystywane w Polsce musiały przejść dodatkowe badania w Instytucie Lotnictwa które zostały przeprowadzone

w listopadzie 1974 r. przez pilota doświadczalnego mgr. inż. Ryszarda Witkowskiego. Śmigłowce wykorzystywane były do prac budowlano-montażowych i dźwigowych m.in. do stawiania słupów energetycznych linii przesyłowej z elektrowni Porąbka Żar, tuneli wentylacyjnych na dachu fabryki FSO na Żeraniu oraz samolotu pasażersko-transportowego IŁ-14, przeznaczonego dla Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, w 1976 r. podwieszony pod śmigłowcem pomnik Władysława Jagiełły przebył drogę z Gliwic do Krakowa około 90 km i został umieszczony na cokole Pomnika Grunwaldzkiego. Dla upamiętnienia tego wydarzenia egzemplarz znajdujący się w dęblńskim muzeum otrzymał *pamiątkowe malowanie z wizerunkiem pomnika Jagiełły*.

W sezonie letnim śmigłowiec będzie udostępniony do zwiedzania.

ZAPRASZAMY!



Wieża spadochronowa trafi do muzealnej kolekcji

Bardzo się bałem
postawiłem
wszystko
na jedną kartę
i skoczyłem.
Po trzech
sekundach
usłyszałem
dźwięk
otwierającej
się czaszy

Muzeum Sił Powietrznych czyni starania o pozyskanie do swojej kolekcji wieży spadochronowej przeznaczonej do skoków treningowych. Obiekt obecnie znajduje się na wyposażeniu Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Była eksploatowana w Szkole Orłąt w latach 1951–86 r. W 1987 r. zawieszono jej użytkowanie ze względów technicznych i bezpieczeństwa.

Wieża spadochronowa konstrukcji stalowej z wysięgnikiem, służąca do szkolenia skoczków spadochronowych: pilotów, nawigatorów latających, techników – mechaników latających, kandydatów na personel latający. Skoki wykonywano w oryginalnej uprząży spadochronu, natomiast spadochron był atrapą. Czasza była otwarta na stałe, utrzymywana w metalowej obręczy. Spadochron podwieszony był na linie przepuszczanej przez bloczek, który spowalniał lot skoczka ku ziemi do prędkości opadania 4 m/s. W ten sposób można było ćwiczyć wybicie z progów samolotu, krótki lot ku ziemi i przede wszystkim przećwiczyć lądowanie. Wyposażona była w elektryczną wciągarkę liny. Wysokość wieży wynosi 26m. Rocznie

w okresie eksploatacji wykonywano 500–1200 skoków. Podchorążowie, uczniowie Liceum Lotniczego (obecnie OLiL) oraz personel latający, byli zobowiązani do wykonania odpowiedniej liczby skoków w ciągu roku, określonych programami szkolenia spadochronowego.

Podchorąży/uczeń wchodził na wieżę, tam personel techniczny podpinął go do uprząży spadochronu, stawał na tzw. bramce i samodzielnie wykonywał skok. Linka przyczepiona do spadochronu posiadała przeciwwagę, która opóźniała opadanie. Następnie instruktor oceniał poprawność oddanego skoku: wybicie z bramki, ułożenie ciała i kończyn podczas opadania, technikę lądowania (ugięte kolana).

PAWEŁ PAWŁOWSKI

Człowiekiem-legendą służby wysokościowo-ratowniczej wsosp jest chor. rez. Stefan Czerwonka, mieszkaniac Osiedla Lotnisko w Dęblinie. Przez wiele lat był jedynym skoczkiem spadochronowym – instruktorem w Polsce, który miał na swoim koncie ponad 5 tysięcy autentycznych skoków. W 1952 r. w wieku 20 lat, po krótkim treningu na tej wieży skoczył z samolotu po raz pierwszy. *Bardzo się bałem – wspomina – postawiłem wszystko na jedną kartę i skoczyłem. Po trzech sekundach usłyszałem dźwięk otwierającej się czaszy.* Chorąży wchodził w skład zespołów w skokach grupowych. Był wieloletnim nauczycielem – instruktorem w swej profesji wielu pokoleń słuchaczy gniazda orłąt.

Pozyskana do kolekcji wieża, oprócz wartości historycznej, otrzyma również nowe praktyczne zastosowanie – stanie się konstrukcją wykorzystaną do montażu oświetlenia ekspozycji plenerowej Muzeum.



Urządzenie treningowe do katapultowania z ziemi (UTKZ)

Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych przekazała do muzealnej kolekcji Urządzenie Treningowe do Katapultowania z Ziemi (UTKZ). Symulator katapultowania wykorzystywany był do treningu przyszłych pilotów w procedurach i technice awaryjnego opuszczania samolotu w trakcie lotu. UTKZ nr 13 jest polską konstrukcją i był używany w dęblińskiej „Szkole Orłąt” w latach 1973–2015. Trening awaryjnego opuszczania samolotu musi przejść każdy podchorąży, który ćwiczy na symulatorze T5-11, by zostać dopuszczonym do prawdziwych lotów na Iskrach.

Awaryjne opuszczanie samolotu zdarza się niezwykle rzadko, jednak piloci muszą być przygotowani do podejmowania takiej decyzji bez narażania własnego życia. Podczas działań wojennych w czasie I i II wojny światowej, jedynym sposobem ewakuacji z samolotów było wyskoczenie z otwartej kabiny. Jednak gdy pilot był ranny lub w przypadku gdy owiewka została zablokowana, a samolot wpadł w niekontrolowany korkociąg, takie opuszczenie uszkodzonej maszyny było niemożliwe. W ewakuacji najważniejszą rolę odgrywa czas. Zbyt

późne opuszczenie samolotu oznaczało śmierć pilota i załogi. Również prędkość samolotu przekraczająca 600 k/h uniemożliwia wydotkanie się z kabiny – zbyt silny jest wówczas napór powietrza (przykładowo: przy prędkości 700 k/h na pilota działa siła 6 k/N – waga pilota wzrasta 6-krotnie).

Z początkiem lat 50-tych XX w. polskich siłach powietrznych pojawiły się samoloty odrzutowe MiG-17. Zaistniała konieczność prowadzenia treningów przyszłych pilotów z zasad katapultowania oraz oswajania szkolonego

DR ROMAN KOZŁOWSKI

ze stresem związanym z katapultowaniem. Katapultowanie na urządzeniu odbywa się za pomocą ładunku pirotechnicznego, który powoduje odstrzał fotela, zatrzymanego w górnym położeniu. Pilot, po uwolnieniu się od fotela, opada na materac na linie symulującej opadanie ze spadochronem. Trening pozwala wyrobić właściwe nawyki, np. utrzymanie odpowiedniej pozycji. Inaczej w wypadku rzeczywistego katapultowania się grozi pilotowi, w najlepszym razie, uraz kręgosłupa. Decyzja o katapultowaniu musi być podjęta nagle, a na jej podjęcie ma wpływ czas i stres, towarzyszący brakowi możliwości dokonania pełnej analizy zaistniałej sytuacji. Z udostępnionych danych statystycznych, na urządzeniu UTKZ nr 13 wykonano w latach jego eksploatacji 6.829 strzałów. W zależności od programu szkolenia każdy pilot musiał wykonać od 1 do 6 treningowych katapultowań. Obecnie

wsosp wykorzystuje urządzenia z ładunkiem pneumatycznym i elektronicznym systemem bezpieczeństwa.

Od pamiętnego katapultowania skoczka spadochronowego Tadeusza Dulli w 1956 r. z samolotu Tu-25 na wysokości 1600 m, fotele katapultowe znacznie udoskonalono, a personel latający ma do dyspozycji nowoczesne urządzenia do treningu procedur katapultowania. Od 10 lat w Polskich Siłach Powietrznych rozpoczęto wdrażanie urządzeń treningowych dla pilotów samolotów wielozadaniowych F-16, projektu firmy ETC-PZL Aerospace Industries oraz L-3 Communications Link Simulation and Training. Są one wykorzystywane w 31. Bazie Lotnictwa Taktycznego w Krzesinach oraz 32. Bazie Lotniczej w Łasku. Urządzenie posiada montowany w tych samolotach fotel katapultowy ACES II, a przed dopuszczeniem do użytkowania zostało poddane przez specjalistów z USAF ostatecznym próbom odbiorczym.

Przekazane do muzealnej kolekcji urządzenie UTKZ 13 wzbogaci zbiory prezentujące technikę szkoleniową wykorzystywaną w siłach powietrznych.



KIEDY WSZYSTKO BYŁO PIERWSZE

Kierowanie nową placówką muzealną w pierwszym okresie jest funkcjonowania uważam za ogromne wyróżnienie. Proces budowania kolekcji, tworzenia struktury oraz wdrażania zasad działania instytucji, budził emocje, jakie towarzyszyły każdemu świadkowi narodzin świątyni polskich skrzydeł.

Byłem pierwszym dyrektorem otwartego w VIII 2011 r. Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, powołanym przez Ministra Obrony Narodowej (w kwietniu 2011 r.). Posiadałem już doświadczenie jako dyrektor Centralnego Archiwum Wojskowego (2001–07). Moim zadaniem było przeprowadzenie muzeum przez fazę organizacyjną, która zgodnie z ustawą o muzeach zakończyła się wraz z otwarciem pierwszej, stałej wystawy – tj. 28 VIII 2012 r. Po wykonaniu mojej misji, dalsze prace związane z zarządzaniem muzeum od stycznia 2013 r.

kontynuował gen. bryg. rez. pil. inż. Ryszard Hać. Jego kadencja upłynęła 31 XII 2016 r.

Idea powołania muzeum wojskowego o tematyce lotniczej powstała w 2009 r. podczas ogłoszenia przez Ministra MON koncepcji rozwoju muzealnictwa wojskowego. W tym samym roku ówczesny dowódca Sił Powietrznych gen. pil. Andrzej Błasik powołał siedemnastoosobowy Komitet Honorowy Muzeum Sił Powietrznych, na czele którego stanął były dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. w st. spocz. Tytus Krawczyk.

KMDR REZ. DR WALDEMAR WÓJCİK

Poza generałem Krawczycem, w skład komitetu weszli gen. dyw. pil. w st. spocz. Henryk Pietrzak, gen. dyw. pil. rez. Zbigniew Bielewicz, gen. bryg. pil. Ryszard Hać (rektor-komendant wsosp, wiceprzewodniczący komitetu), gen. bryg. pil. dr Tomasz Drewniak, płk w st. spocz. Czesław Gagajek, płk pil. w st. spocz. Ryszard Grundman, płk w st. spocz. Andrzej Jeziorowski, płk rez. dr Tadeusz Krząstek, Stanisław Włodarczyk (burmistrz Dębina), płk rez. dr Józef Zieliński, płk Wojciech Lewicki, płk pil. dr Marek Bylinka, płk Zbigniew Brodowski, płk Jan Gabryś, płk Piotr Wojciechowski i ppłk Wojciech Resiak.

W historii muzeum, data 1 IV 2011 była dniem jego formalnych narodzin. Rozpoczął się tym samym proces administracyjny związany z rejestracją podmiotu gospodarczego w KRS, otwarciem rachunku bankowego i tworzeniem muzealnej kadry. Te pierwsze lata to również unormowanie prawne terenów i obiektów na rzecz muzeum, zarówno w Dęblinie, jak i w Koszalinie. Borykając się z tymczasowymi pomieszczeniami biurowymi, zaczęliśmy prace związane z zagospodarowaniem i uporządkowaniem terenu pod planowaną ekspozycję statków powietrznych. Nawiązane kontakty i współpraca z ówczesnym Rektorem Komendantem wsosp gen. bryg. pil. dr J. Rajchelem, d-cą 4 BLSZ, gen. bryg. pil. T. Drewniakiem i d-cą 41 BLSZ, płk pil. dr W. Gołębiowskim oraz dyr. Fili wZL-1 w Dęblinie Waldemarem Kozickim, pozwoliły na rozpoczęcie prac związanych z działalnością merytoryczną: gromadzeniem zbiorów, działalnością edukacyjną i wystawienniczą oraz tworzeniem magazynów dla muzealiów.

W koncepcji funkcjonowania Muzeum Sił Powietrznych zawarte zostały wytyczne co do polityki gromadzenia zbiorów, a w szczególności techniki lotniczej, która stanowić miała główny trzon kolekcji.

W Dęblinie dysponowaliśmy 24 samolotami, ponadto znaleźliśmy samoloty w: Radomiu – 8, Bydgoszczy – 10, Łodzi – 25, Śremie, Gdyni – 4, Darłowie – 3. Problemem był demontaż, transport i montaż pozyskanych samolotów, który został pomyślnie rozwiązany przy pomocy dowódcy Sił Powietrznych i szefa Inspektoratu Wsparcia. Dowódca wpodjął decyzję o przekazaniu do muzeum wycofywanych z eksploatacji statków radiolokacyjnych oraz innego sprzętu ubezpieczenia lotów, cysterny, warsztatów, stacji akumulatorowych i wytwornic tlenu. Z rozwiązywanego 61 Pułku Rakietowego oP trafiły do Dębina wycofane z uzbrojenia zestawy S-125 *Newa* i *Krug*. Jednocześnie z pozyskiwaniem eksponatów trwały intensywne prace ziemne na terenie planowanej ekspozycji związane z wycinką drzew, plantowaniem powierzchni, meliorowaniem i przygotowywaniem płaszczyzn postojowych dla samolotów.

Pod koniec kwietnia przejeżdżaliśmy od wsosp obiekt 233/6051- Salę Tradycji. Budynek z 1972 r. postanowiliśmy przebudować przed Świętem Lotnictwa Wojskowego w nowoczesny pawilon wystawienniczo-dydaktyczny oraz docelowe zaplecze administracyjne muzeum. naszym zamierzeniem było stworzyć wystawę, która miała być atrakcyjna dla młodego widza, zawierać elementy multimedialne, przewidywać wirtualne odtwarzanie rzeczywistości, wzorem nowoczesnych placówek. Myślę, że udało nam się zrealizować cele, zakładane w koncepcji wystawy.

Wyjątkowo mroźna i długa zima 2011 r. utrudniała prace terenowe i montaż na samolotów na ekspozycji plenerowej. Dzięki zaangażowaniu

wszystkich pracowników, udało nam się wykonać zadania, a zaplanowane uroczyste otwarcie Muzeum na dzień 28 II 2011 r. odbyło się bez zakłóceń.

W ciągu pięciu miesięcy od podjęcia decyzji o rozpoczęciu prac organizacyjnych wykonaliśmy założone cele, załatwiliśmy wszystkie formalności prawno-finansowo-personalne, zgromadziliśmy na terenie ekspozycji ponad 50 statków powietrznych, 10 silników lotniczych, 2 zestawy raketowe oraz 4 stacje radiolokacyjne a ponadto ponad 1000 eksponatów zgromadzonych na ekspozycji zewnętrznej.

Szczególne zadowolenie, dumę i satysfakcję odczuwałem gdy w dniu otwarcia słyszałem słowa uznania i podziwu wypowiedziane przez przełożonych, zaproszonych gości, kombatantów i weteranów oraz zwiedzających, za to, że w tak krótkim czasie, dysponując ograniczonymi możliwościami i zasobami ludzkimi, zrobiliśmy tak niewyobraźalnie dużo.

Utworzenie Muzeum Sił Powietrznych niewątpliwie spełniło istotną rolę, zarówno w aspekcie działalności promocyjno-edukacyjnej, jak również kształtowania postaw patriotycznych i kulturowania tradycji orężnych Sił Powietrznych.

To wielkie lotnicze dzieło powstałe dzięki wysiłkowi całego stanu osobowego, wspartego pomocą Dowództwa Sił Powietrznych, Departamentu Społeczno Wychowawczego, i całej reszty osób przychylnych tej idei, musi zostać jeszcze szerzej spopularyzowane w naszym społeczeństwie, powinno dotrzeć zwłaszcza do młodzieży, dając jej piękne wzorce patriotycznej służby i pracy dla Ojczyzny.

Muzeum to gwarancja zachowania dla przyszłych pokoleń pamiątek ofiarowanych przez sympatyków oraz rodziny weteranów, które obecnie ulegają rozproszeniu.



Dr Waldemar Wójcik odbiera z rąk Sekretarza Stanu w MON Czesława Mroczka przekazane do MSP Orły Sił Zbrojnych RP, fot. Dagmara Krukowska



SPACEREM PO KOSZALIŃSKIM MUZEUM

DR WOJCIECH GROBELSKI

Powrót po latach do koszalińskiej placówki muzealnej, a przede wszystkim możliwość współtworzenia jej wystawy stałej, jest dla mnie nie tylko sentymentalną podróżą ale i możliwością do przekazywania młodemu pokoleniu zdobytej w praktyce wiedzy o technice wojskowej i tradycjach wojsk przeciwlotniczych.

Na ekspozycji plenerowej zwiedzający mogą podziwiać to, czym przez ponad 70 lat dysponowali obrońcy polskiego nieba

Moja przygoda z Muzeum Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie rozpoczęła się we wrześniu 1982 r. Byłem wtedy świeżo upieczonym podchorążym I rocznika tutejszej szkoły oficerskiej, tzw. *opelotki* i miałem za sobą kilka pierwszych dni koszarowego życia. Zwykle to właśnie wtedy zaznajamiano młode wojsko z tradycjami macierzystej jednostki. Po ekspozycji oprowadzał nas kpt. mgr Andrzej Rossa – oficer po poznańskim *pancu* i jednocześnie absolwent historii Uniwersytetu Gdańskiego. Zapisalem się do sekcji historycznej Naukowego Koła Podchorążych, której był również opiekunem.

Kustoszem na pół etatu był wówczas pułkownik rez. Jan Zasadański – artylerzysta po szkole toruńskiej, ale sercem oddany broni przeciwlotniczej. Wraz z plk. rez. Józefem Głównym był współautorem monografii szkoły i położył wielkie zasługi przy organizacji muzealnej ekspozycji. Po pierwszej sesji egzaminacyjnej, wśród podchorążych I rocznika rozpoczęto poszukiwania chętnych na funkcję przewodników-wolontariuszy. Była to naturalna kolej rzeczy, bowiem czwarty rocznik przygotowywał się do egzaminów końcowych i promocji oficerskiej. Należało więc zastąpić starszych kolegów. Od razu zgłosiłem swój akces – podobnie jak kilku kolegów z plutonu – i tak zaczęła się moja przygoda z Muzeum Obrony Przeciwlotniczej.

Szkolenia muzealne odbywały się na miejscu, w każdy poniedziałek od godziny 8.00 rano i trwały 45 minut. W tym czasie plk Zasadański przekazywał nam nie tylko wiedzę niezbędną przewodnikom, ale wpajał także to, co dziś jest nieco zapomnianym pojęciem *Esprit de corps*. Po takich spotkaniach, naprawdę czuliśmy się przeciwlotnikami z krwi i kości. Wycieczki, oficjalne delegacje czy wyjątkowych gości oprowadzałem aż do końca pobytu w szkole, czyli do sierpnia 1986 r. Później – mimo służby w różnych jednostkach i garnizonach – nigdy nie zerwałem kontaktu ze swoją dawną *Alma Mater* i miejscem, w którym zdobywałem *ostrogę* muzealnika. Nawet nie przypuszczałem, iż po trzydziestu latach od opuszczenia szkoły, powrócę niemal w to same miejsce, ale już w nieco innym charakterze...

Obecny obiekt, po gruntownym remoncie w niczym nie przypomina dawnego wojskowego garażu. Nowe oświetlenie, dioramy, infokioski czy audioprzewodniki a także interaktywne ekspozyty tchną nie tylko nowoczesnością ale i – przede wszystkim – dobrze działają na wyobraźnię zwiedzających. Nowością jest sala audiowizualna wyposażona w fotele lotnicze pochodzące z samolotu pasażerskiego Tu-154,

w której mogą odbywać się oficjalne spotkania, uroczystości bądź lekcje muzealne.

Na wystawie stałej pn. *Historia polskiej broni przeciwlotniczej* odnajdziemy ekspozyty z dawnego Muzeum OPL, depozyty z placówek z Piły i Kołobrzegu oraz ze zbiorów prywatnych. Zwiedzających wita w budce wartowniczej manekin w mundurze polowym tzw. *moro* używanym w Wojsku Polskim do lat 90. ubiegłego stulecia. Hełm wz. 67, maska przeciwgazowa MP-4 oraz replika kbk AKM robią wrażenie. Jak przystało na warunki polowe, żołnierz jest ubarwiony na twarzy farbą kamuflażową.

Ekspozycja urządzona jest chronologicznie. Widzowie mają możliwość poznania początków powstania pierwszych polskich jednostek przeciwlotniczych, aż po współczesność. Wybrane ekspozyty prezentowane są w militarnych aranżacjach, m.in. z wykorzystaniem skrzyń po pociskach i rakietach. W części poświęconej armii II Rzeczypospolitej prezentowana jest m.in. kurtka mundurowa podporucznika artylerii, hełm wz. 31, czapka polowa oraz maski przeciwgazowe wz. 24 (RSC) i wz. 32. Można również zobaczyć inne pamiątki z tamtych czasów, między innymi polski pistolet Vis, busolę kierunkową Bezarada (tzw. oficerską), mapy, fotografie czy ekspozyty związane z Ligą Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, w tym m.in. hełm OPL z huty *Ludwików* ws. 28.

Dodatkowo, zwiedzający mogą również się sprawdzić w zwalczaniu... wrogich samolotów. Ciężki karabin maszynowy kalibru 56-43 kal. 7,62 mm to radziecka konstrukcja z końca II wojny światowej. Mógł wystrzelić do 700 pocisków na minutę. Ustawiony w tzw. ciągu komunikacyjnym wzdłuż sali ekspozycyjnej na podstawie przeciwlotniczej wzbudza ogólne zainteresowanie. Pod okiem pracownika muzeum można go przeładować – obserwując jak przesuwa się taśma – i oddać *suchy* strzał do *Junkersów* czy *Dornierów* zawieszonych pod sufitem.

W części dotyczącej artylerii przeciwlotniczej prezentowane są lufy armat kalibru 85 mm i 57 mm, a w ich tle ustawiono pociski. Na dioramie pola walki wyeksponowano kolekcję stereoskopowych dalmierzy artyleryjskich (m.in. D1A-4, D1A-6) służących do obliczania odległości i wysokości celu. Każde z tych urządzeń współpracowało z baterią armat, licząca zwykle 4-6 dział. Przy jednym z nich stoi dowódca w mundurze typu *moro*. Dioramę uzupełniają wielokalibrowy przeciwlotniczy karabin maszynowy DSZK kal. 12,7 mm, a nad nim obraca się antena stacji radiolokacyjnej SOW-9.

Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie reprezentują m.in. kompletny mundur plutonowego podchorążego artylerii przeciwlotniczej II Korpusu Polskiego (tzw. *battledres*) walczącego między innymi na Monte Cassino, brytyjski hełm Mk.II, torba sanitarna, syczoryk wielofunkcyjny *Churchill* oraz odznaczenia bojowe i odznaki OPL jak również rzeczy osobiste.

Również prezentujemy zbiory związane z Wojskiem Polskiego z 1943 r. i z czasu operacji berlińskiej. W jednej z gablot stoi manekin w mundurze podpułkownika artylerii I. Armii Wojska Polskiego a obok, na zaimprovizowanym stanowisku ogniowym, ustawiono poczwornie sprzężonego *Maxima* wz. 1910 na podstawie przeciwlotniczej.

Pamiątki z okresu powojennego, w tym m.in. po stacjonującej kiedyś w Koszalinie 16 Dywizji Artylerii Przeciwlotniczej to m.in. odznaki większości pułków OPL i brygad OPK, które przeszły już do historii. Nie mogłem się również oprzeć własnemu sentymentowi do tego magicznego miejsca. Skutkiem tego, do muzealnego depozytu trafił mój promocyjny mundur z 1986 r. ze stopniem podporucznika. W nim rozpoczynałem swoją służbę w 128 pułku artylerii przeciwlotniczej w Czerwieńsku niedaleko Zielonej Góry.

W dalszej części wystawy, na środku sali ekspozycyjnej, uwagę zwraca przekrój rakiety w-75 z zestawu s-75 m *Wolchow*. Przez specjalne wycięcia w kadłubie można dokładnie zobaczyć jej wnętrze. W części dotyczącej przeciwlotniczym zestawom raketowym zapoznać się można zarówno z zestawami przenośnymi (*Strzala-2M, Iglu*), jak i mobilnymi, tj. zamontowanymi na pojazdach (*Strzala-1, Strzala-10, Osa, Kub, Krug*). Na fotografiach widz może prześledzić poszczególne fazy startu rakiety zestawu s-125 *Newa* sc. W górę skierowana jest rakietka 3M9ME z przeciwlotniczego zestawu raketowego 2K12 *Kub*. Co ciekawe, jest to jedyny eksponat w Muzeum OPL, który nigdy nie zmienił swojego położenia. Zawsze stał dokładnie w tym samym miejscu. Duże zainteresowanie wzbudza stanowisko oficera naprowadzania przeciwlotniczego zestawu raketowego s-125 *Newa*. Muzeum planuje zaaranżowanie tego eksponatu tak, by przedstawiał zestaw w *czasie pracy*.

W atmosferę nadmorskiego poligonu można wczuć się na stanowisku celowniczym 25 milimetrowej armaty 72-K wz. 1940. W tle, na wielkoformatowej fototapecie widać strzelającą na poligonie *Hibneryt* (ZU-23-2) a obok – emitowane są filmy z pracy bojowej bądź działoczynów. W militarnej scenarii widzowie mogą założyć na głowy stalowe hełmy, przywieść maski przeciwgazowe i wykonać pamiątkową fotografię.

Druga część ekspozycji, to jedna wielka Sala Tradycji wszystkich jednostek stacjonujących obecnie w garnizonie koszalińskim. Są tu więc ekspozycje Centrum Szkolenia Sił Powietrznych

im. Romualda Traugutta (kontynuującego historię dawnej Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej), 8 Koszalińskiego Pułku Przeciwlotniczego, 17 Wojskowego Oddziału Gospodarczego, Wojskowej Komendy Uzupelnień oraz Orkiestry Wojskowej. Znalazło się również miejsce dla Stowarzyszenia Byłych Żołnierzy 8. Dywizji im. Bartosza Głowackiego i Związku Piłsudczyków Rzeczypospolitej Polskiej – Okręgu Środkowopomorskiego w Koszalinie. Tu odbywają się wszystkie ważniejsze uroczystości w/wym jednostek i organizacji. W planach jest także urządzenie ekspozycji dla politycznie obcych, tj. przeciwlotników represjonowanych w okresie stalinizmu i dla Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej – Okręgu Koszalin. Muzeum ma bowiem łączyć wszystkie tradycje historyczno-militarne miejscowego garnizonu.

Wyjątkowe atrakcje czekają zwiedzających na ekspozycji plenerowej. Od razu należałoby wspomnieć, iż zgromadzony tu sprzęt przeciwlotniczy jest wzbogacony o dwa statki powietrzne. Swoistą *wizytówką* jest szkolno-treningowa *Iskra* wznosząca się jakby do lotu tuż przy wejściu do Muzeum (samolot posiada malowanie w barwach 44 Bazy Lotnictwa Marynarki Wojennej z Siemirówic), zaś w głębi wystawy zwraca uwagę pasażerski JAK-40 z 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego, który od lat 70. aż do 2011 r. obsługiwał najważniejsze osoby w państwie.

Na ekspozycji plenerowej zwiedzający mogą podziwiać to, czym przez ponad 70 lat dysponowali obrońcy polskiego nieba. Na terenie koszar CSSP znajdują się trzy używane obiekty: samolot myśliwsko-bombowy SU-22, przeciwlotniczy zestaw raketowy 2K-11 *Krug* (wystrzelnia z dwiema raketami) oraz stacja naprowadzania rakiet 1532 PZR 2K-11 *Krug*. Niestety, te ekspozyty są udostępnione do zwiedzania tylko podczas wyjątkowych okazji (uroczystości wojskowe bądź święto CSSP).

Natomiast na terenie Muzeum Obrony Przeciwlotniczej możemy podziwiać ekspozyty zgromadzone w poszczególnych działach tematycznych:

ARTYLERIA PRZECIWOLOTNICZA: przeciwlotniczy karabin maszynowy kal. 14,5 mm ZPU-4, 37 mm armata przeciwlotnicza wz. 1939, 85 mm armata przeciwlotnicza wz. 1939, 100 mm armata przeciwlotnicza KS-19, 57 mm armata przeciwlotnicza S-60, samobieżne działo przeciwlotnicze ZSU-57-2, przelicznik artyleryjski PUAZO-3, przelicznik artyleryjski PUAZO-6-60, reflektor lotniczy APM-90;

PRZECIWOLOTNICZE ZESTAWY RAKIETOWE: PZR S-125 *Newa* (dwubelkowa), PZR S-75 *Dżwina*, rakietka zestawu *Krug* wraz z dwoma pojemnikami transportowymi, pojemnik transportowy na rakiety *Kub*;

WOJSKA RADIOTECHNICZNE: kolumna antenowa UNW z PZR S-125M *Newa*, stacja radiolokacyjna pomiaru wysokości PRW-9 *Zofia*;

MARYNARKA WOJENNA: uniwersalna armata morska AK-230 kal. 30 mm, morska armata przeciwlotnicza 25 mm.



Tworzymy kolekcję polskiej broni przeciwlotniczej

10 stycznia 2017 r. uroczystie otworzona została wystawa stała w Muzeum Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie – oddziale Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Wydarzenie było kolejnym etapem tworzenia instytucji gromadzącej uzbrojenie i sprzęt będący na wyposażeniu Wojsk Obrony Przeciwlotniczej od początku ich istnienia do współczesności.

Oficjalne otwarcie koszalińskiego oddziału odbyło się 8 i 2016 r. Filia kontynuuje tradycje dawnego Muzeum Obrony Przeciwlotniczej utworzonego w 1976 r. przy Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej pod nazwą Muzeum Sprzętu Obrony Przeciwlotniczej. Po przebudowie budynku w roku 1980 i połączeniu z nowo powstałą salą tradycji uczelni, przyjęło nazwę Muzeum Obrony Przeciwlotniczej.

W ówczesnej strukturze szkoły funkcjonowało do 2012 r.

Nowa placówka muzealna w Dęblinie, powołana decyzją Ministra Obrony Narodowej w 2011 r., do swojej struktury włączyła oddział w Koszalinie.

Pierwszym etapem tworzenia nowej placówki była modernizacja budynku realizowana w latach 2013–15 przez firmę ELSTAN Sp. z o.o.

MGR INŻ. KAMILA HELLER

według projektu firmy PORTAL-PP Sp. z o.o. Obecnie, po rozbudowie obiekt zajmuje powierzchnię 767 m², w tym powierzchnia wystawiennicza stanowi 512 m², a ekspozycja plenerowa to około 2200 m². W styczniu 2016 r. budynek otrzymał nowy adres: ul. Wojska Polskiego 70 Koszalin.

Pierwsi zwiedzający mieli okazję obejrzeć kolekcję zgromadzoną w budynku już w kwietniu 2016 r., uzupełnioną o ekspozycję plenerową, na której prezentowany jest sprzęt przeciwlotniczy wielkogabarytowy: rakiety, artyleryjski i radiolokacyjny, w tym m.in. armaty przeciwlotnicze kalibrów 23, 25, 37, 57, 85, 100 mm – zaczepowe i samobieżne, wyrzutnie

raket, karabin maszynowy poczwornie sprzężony, przeliczniki artyleryjskie, stację radiolokacyjną pomiaru wysokości Zofia.

Blisko 2000 widzów przybyło również na pierwsze muzealne wydarzenie – Europejską Noc Muzeów w maju 2016, którą uroczystie rozpoczął koncert orkiestry wojskowej, a uświetnił występ koszalińskich harcerzy.

Ubiegły rok to także prowadzenie prac aranżacyjnych wystawy stałej i związane z tym projektem przedsięwzięcia logistyczne, do których możemy zaliczyć transport i montaż statków powietrznych. Sporą sensację wzbudziły doniesienia medialne o podróży w stronę Koszalina samolotów: transportowego JAK-40 oraz szkolno-treningowego PZL TS-11 Iskra.

Ekspozycja stała pn. Historia Polskiej Broni Przeciwlotniczej podzielona została na dwie części. Na ekspozycji plenerowej urządzono wystawę sprzętu artyleryjskiego, rakiety

i radiolokacyjnego, kolekcja została powiększona o dwa statki powietrzne, samoloty: TS-11 Iskra w malowaniu morskim oraz użytkowany przez 36. Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego, rządowy JAK-40. W zbiorach muzeum znajduje się wiele unikatowych eksponatów broni palnej, a także archiwalia dotyczące działalności Wojsk OPL. W budynku muzeum zobaczymy eksponaty ukazujące rozwój polskiej broni przeciwlotniczej oraz zmieniającą się na przestrzeni lat strukturę i doktrynę obronną. Również miłośnicy historii regionu znajdą tu pamiątki po koszalińskich jednostkach wojskowych. Scenariusz wystawy przygotował dr Wojciech Grobelski a jej aranżację wykonała firma Data Techno Park.



Oprowadzanie kuratorskie w czasie uroczystości otwarcia wystawy stałej 10 I 2017



Transport Samolotu JAK-40



Uroczystość dekoracji kawalerów Złotego Krzyża Związku Piłsudczyków Rzeczypospolitej Polskiej 10 I 2017



Reorganizacja ekspozycji plenerowej



Portret generała Józefa Hallera w mundurze Armii Błękitnej (Kazimierz Jodzewicz, 1935r, ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego)

JÓZEF HALLER urodził się w 1873 w Jurczycach koło Krakowa. Legionista, twórca Armii Polskiej we Francji, generalny inspektor Armii Ochotniczej podczas wojny polsko-bolszewickiej; po wybuchu II wojny światowej minister rządu RP na uchodźstwie.

NA PODSTAWIE INFORMACJI: mon.gov.pl, general-haller.pl

100. ROCZNICA UTWORZENIA „BŁĘKITNEJ ARMII” GENERAŁA JÓZEFA HALLERA

4 czerwca 1917 roku, Prezydent Republiki Francuskiej Raymond Poincaré wydał dekret, w którym wyraził zgodę na utworzenie samodzielnych polskich jednostek wojskowych we Francji. Rok później, stanął na ich czele jeden z najwybitniejszych dowódców w dziejach Wojska Polskiego, gen. Józef Haller, dając tym samym początek Armii Polskiej, zwanej „Błękitną”.

W setną rocznicę tego wydarzenia, Senat RP, 4 listopada 2016, podjął uchwałę o ustanowieniu w 2017 – Rokiem generała Hallera. W jej uzasadnieniu czytamy, iż

General Józef Haller (1873–1960) był jednym z najwybitniejszych polskich dowódców i polityków związanych z obozem narodowym i chrześcijańsko-demokratycznym. Z jego biografii wiąże się wiele niezwykłych wydarzeń, których rocznicę obchodzimy w 2017 r. (...) Ogłoszenie roku 2017 Rokiem Generała Józefa Hallera pozwoli nie tylko przybliżyć postać samego generała i jego najbliższych (Stanisława Hallera i Cezarego Hallera, także oficerów Wojska Polskiego), ale także skupić uwagę Polaków na ważnych wydarzeniach i wyjątkowych organizacjach, zasłużonych w dziejach Polski, znanych z krzewienia polskości i patriotycznego ducha.

W tym roku – jak podkreślili senatorowie – przypadają okrągłe rocznice wydarzeń związanych z działalnością generała. 7 lutego minie 150 lat od powstania we Lwowie pierwszego gniazda Towarzystwa Gimnastycznego Sokół, polskiej organizacji patriotycznej i paramilitarnej. Od 1913 roku Haller był członkiem komendy Sokola i jego instruktorem. Z kolei 4 czerwca przypada 100. rocznica powołania Błękitnej Armii, polskiej ochotniczej formacji wojskowej we Francji dowodzonej przez gen. Hallera. Natomiast 10 października 1937 roku został prezesem Rady Naczelnej partii chrześcijańsko-demokratycznej Stronnictwo Pracy.

Podczas konferencji inauguracyjnej w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie 6 lutego 2017 r., poznaliśmy wstępny kalendarz wydarzeń

PAWEŁ PAWŁOWSKI

związanych z obchodami Roku gen. Hallera, w tym dwie konferencje naukowe (w Polsce i we Francji) pod tytułem: Błękitna Armia i jej dowódca, gen. Józef Haller. Francja–Polska 1917–1920, publikacje naukowe i okolicznościowe, filmy dokumentalne, wydarzenia artystyczne i wystawy czasowe. Podmiotem wiodącym w realizacji programu obchodów jest Departament Edukacji, Kultury i Dziedzictwa MON.

Warto wspomnieć iż pierwsze szkolenia lotnicze w Błękitnej Armii rozpoczęły się w połowie 1917 r. W skład armii wchodził lotnicy walczący dotychczas w eskadrach francuskich oraz Polacy z terenów Rosji którzy przedostali się do polskiej armii przez Murmańsk. Błękitna Armia, która w 1919 r. została przerzucona do Polski, dysponowała własnym lotnictwem w sile 7 eskadr, sformowanych pod dowództwem płka Sergiusza Abzółtowskiego: 39 Eskadra Breguetów (wywiadowcza), 59 Eskadra Breguetów (wywiadowcza), 66 Eskadra Breguetów (bombowa), 162 Eskadra Spadów (myśliwska), 580 Eskadra Salmsonów (wywiadowcza), 581 Eskadra Salmsonów

(wywiadowcza), 582 Eskadra Salmsonów (wywiadowcza). Stanowiły one ogromne wzmocnienie sił powietrznych utworzonych w kraju, biorących udział w walkach polsko-ukraińskich. Skład osobowy eskadr został uzupełniony przez przybyłych do Francji lotników z utworzonych wcześniej przy obu korpusach polskich w Rosji oddziałów awiacyjnych, rozbrojonych przez wojska niemieckie i austriackie. Do dyspozycji Polacy mieli około 160 francuskich samolotów typu Breguet XIV, SPAD VII i Salmson A2. W maju 1919 r. do Polski wraz eskadrami zostały przekazane także dwie szkoły lotnicze łącznie z samolotami szkolnymi oraz grupa instruktorów. Część personelu stanowili jeszcze Francuzi, jednak sukcesywnie – w miarę postępów procesu szkoleniowego – byli zastępowani Polakami. Po przetransportowaniu do kraju we wrześniu 1919 r. Błękitna Armia została podporządkowana polskiemu dowództwu i włączona w struktury polskiego wojska. Wyniesione z armii francuskiej oznaczenia eskadr lotniczych zmieniono i ujednolicono zgodnie z zasadami obowiązującymi w Polsce.



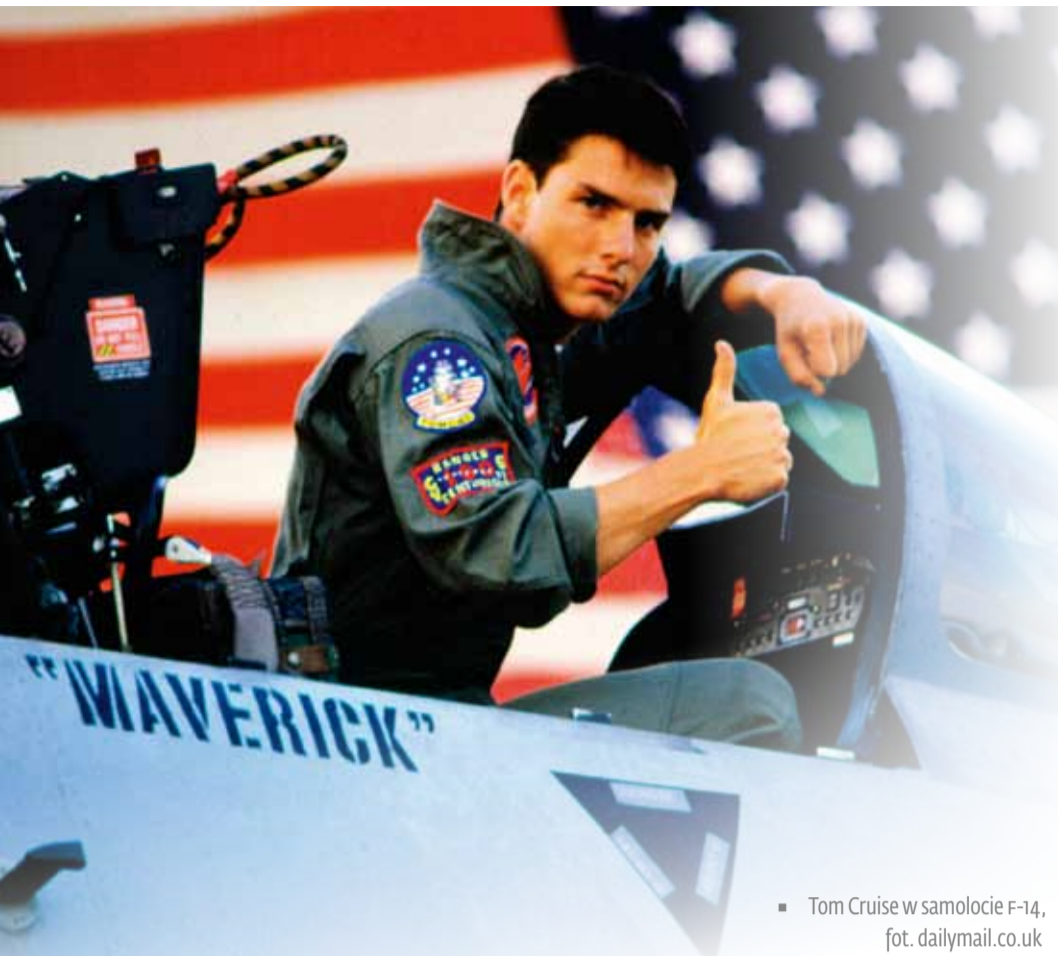
Plakat rekrutacyjny Armii Polskiej we Francji, autorstwa Władysława Bandy



Oficer lotnictwa Armii Polskiej we Francji (Armii gen. Hallera), 1920 r.



Samolot Breguet XIV w wersji A2 i B2, źródło: Modele z szachownicy



■ Tom Cruise w samolocie F-14, fot. dailymail.co.uk

Czy zobaczymy samolot Mavericka w muzeum?

PAWEŁ PAWŁOWSKI

Kinomani i pasjonaci lotnictwa wyczekują z nadzieją na premierę sequela kultowego filmu lat 80-tych – Top Gun. Film zapowiadany na 2017 rok przez reżysera Jerrego Bruckheimera, będzie kontynuacją przygód i widowiskowych lotów uczniów elitarniej jednostki lotniczej Amerykańskiej Marynarki Wojennej. I tym razem główną rolę zagra Tom Cruise, którego namawiano do udziału w filmie aż 7 lat! Niekwestionowaną gwiazdą filmu z 1986 roku był jeden z najpiękniejszych myśliwców US NAVY – Grumman F-14A Tomcat. W Top Gun 2 na filmowym niebie będą już królowały myśliwce F-35.

Do premiery przygotowuje się również Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Korzystając z obecności wojsk amerykańskich w Polsce, placówka czyni starania o sprowadzenie do Polski legendarnego myśliwca F-14A Tomcat. Był i jest to samolot uwielbiany przez pilotów i fanów lotnictwa i uważa się go powszechnie za jedną z najbardziej udanych konstrukcji w historii aeronautyki.

Kilka jego wersji było eksploatowanych w latach 1972–2006, a w swej karierze służył głównie jako pokładowy myśliwiec przechwytyjący, a w końcowym okresie służby został przystosowany

do atakowania celów lądowych. Myśliwiec posiadał skrzydła o zmiennej geometrii (kął skosu w locie od 20° do 68° sterowany przez komputer pokładowy dla zapewnienia optymalnej siły nośnej w różnych zakresach prędkości), lekko spłaszczony centroplat, wysunięty do przodu nos z kabiną, szeroko rozstawione gondole silników i podwójne pionowe usterzenie. F-14 osiągał ponad 2,3 Ma. Miał także technologiczne gadżety, jak choćby pociski AIM-54 Phoenix. W sprzyjających warunkach radiolokator: AWG-9 mógł jednocześnie atakować do 6 celów za pomocą 6 AIM-54 z odległości prawie 100 km. W 2006 r. zastąpił go F/A-18 Hornet.

Muzeum planuje prezentację F-14 w towarzystwie myśliwca MiG-29, pozyskanego do kolekcji z 41 Eskadry Lotnictwa Taktycznego w Malborku.

W filmie Top Gun, Maverick i jego koledzy walczyli z samolotami MiG-28 (!). W rzeczywistości wszystkie produkowane seryjnie myśliwskie MiG-i miały w oznaczeniu numery nieparzyste, zatem nie istniał żaden radziecki myśliwiec o oznaczeniu MiG-28. Ciekawostką jest fakt, iż samoloty używane w filmowej szkole Top Gun jako MiG-i to Northrop F-5E (z jednym fotelem) i F Tiger II (z dwoma fotelami). Prawdziwe samoloty MiG nie zagrały jak dotąd w żadnym filmie fabularnym.

Top Gun to potoczna nazwa elitarniej szkoły sił powietrznych, utworzonej 3 marca 1969 r. przez Marynarkę Wojenną Stanów Zjednoczonych (US NAVY). Oficjalnie, szkoła nosi nazwę United States Navy Fighter Weapons School.

Drugie spotkanie muzealników wojskowych

AGNIESZKA ORZECZOWSKA
ODDZIAŁ WSPÓŁPRACY
ZE SPOŁECZEŃSTWEM
DEPARTAMENT EDUKACJI,
KULTURY I DZIEDZICTWA MON



Muzeum Sił Powietrznych będzie gospodarzem II Forum przedstawicieli muzeów i grup rekonstrukcyjnych działających na rzecz podtrzymywania, pielęgnowania i upowszechniania tradycji orężnych oraz edukacji obronnej społeczeństwa. Spotkanie organizowane przez Departament Komunikacji Społecznej Ministerstwa Obrony Narodowej odbędzie się w dniach 11–14 maja 2017r w Dęblinie.

Celem spotkania jest zaktywizowanie lokalnych społeczności prowadzących działalność muzealniczą bądź rekonstrukcyjną, działających na rzecz upamiętniania tradycji oręża polskiego, do włączenia się w politykę historyczną realizowaną przez resort obrony narodowej. Ważnym elementem Forum jest ukierunkowanie działań środowiska muzealników i rekonstruktorów, do wypełniania roli moderatora postaw patriotycznych i proobronnych wśród lokalnych społeczności oraz czynnej służby na rzecz ochrony zabytków.

Jest to już druga edycja Forum, skierowana do przedstawicieli muzeów i grup rekonstrukcyjnych oraz organizacji pozarządowych. Gospodarzem I Forum w 2016 r. było Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych w Poznaniu i 14 Wojskowy Oddział Gospodarczy w Poznaniu. Przedmiotem wystąpień były m.in. zasady funkcjonowania muzeów o tematyce militarnej w oparciu o istniejące przepisy, wspieranie przez MON działalności muzealniczej i rekonstrukcyjnej, Ceremoniał wojskowy SZRP i możliwość udziału podmiotów społecznych w uroczystościach państwowych i wojskowych, zasady



■ I Forum w Poznaniu 2016 r., fot. wojsko-polskie.pl

funkcjonowania sal tradycji w jednostkach wojskowych, pozbawianie bojowych cech użytkowych broni i innego uzbrojenia, kontrola nabywania i posiadania broni. Uczestnicy mieli również okazję do obejrzenia zbiorów Oddziału Muzeum Wojska Polskiego w Poznaniu zlokalizowanego na terenie Centrum.

Program II Forum składać się będzie z części teoretycznej, podczas której zaprezentowane zostaną wykłady dotyczące m.in. bezpieczeństwa i ochrony zbiorów w muzeach wojskowych, rozwój militarnej turystyki kulturowej, nowe

zasady funkcjonowania muzeów o tematyce militarnej w oparciu o istniejące przepisy. W części praktycznej, uczestnicy będą mieli możliwość udziału w warsztatach tworzenia scenariuszy wystaw, oraz w kuratorskim oprowadzeniu po wystawach Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Sesji naukowej towarzyszyć będzie podróż historyczno-wojskowa Szlakiem chwały oręża polskiego – Dęblin–Zamość–Lwów.

Szczegółowe informacje dotyczące II Forum będą dostępne na stronie Ministerstwa Obrony Narodowej – Zapraszamy!

Ważnym elementem Forum jest ukierunkowanie działań środowiska muzealników i rekonstruktorów, do wypełniania roli moderatora postaw patriotycznych i proobronnych wśród lokalnych społeczności oraz czynnej służby na rzecz ochrony zabytków

WISŁA GUIDE TOUR

Muzeum wspiera markę rzeki Wisły

PAWEŁ PAWŁOWSKI



W 550. rocznicę pierwszego wolnego flisu Sejm Rzeczypospolitej Polskiej oddał hołd pokoleniom rodaków, którzy dzięki Wiśle i w oparciu o nią budowali tożsamość i potęgę Państwa Polskiego, w formie specjalnej ustawy ogłaszającej rok 2017 Rokiem Rzeki Wisły. Spotkanie Wisła Guide Tour będzie okazją do zwrócenia uwagi na dziedzictwo historyczne i bogactwo przyrodnicze tam gdzie Wierpż do Wisły wpada.

Doceniając znaczenie Wisły w życiu naszego Narodu i Państwa, posłowie przychyliłi się do zainicjowanych kilka lat temu społecznych inicjatyw, które miały na celu budowanie marki królowej polskich rzek.

W ustawie z dnia 22 czerwca 2016 r. czytamy, iż w wyniku postanowień II pokoju toruńskiego Polska odzyskała panowanie nad całym biegiem żeglownej Wisły. Rok 1467 stał się tym samym, pierwszym rokiem wolnej żeglugi wiślanej, rozpoczynającym najwspanialsze lata historii Polski. Splaw Wisłą i rzekami jej dorzecza umożliwił rozkwit gospodarczy w okresie Złotego Wieku, czyniąc z Polski europejską potęgę polityczną, militarną i ekonomiczną. Wisła – Królowa Polskich Rzek, będąca symbolem polskości i patriotyzmu – to nasze

naturalne oraz historyczno-kulturowe dziedzictwo. Ta wyjątkowa rzeka, przez stulecia tak różnorodnie kształtowana przez naturę i ludzi, wymaga obecnie zrównoważonego rozwoju. Jest dla nas wyzwaniem cywilizacyjnym – potrzebuje przemyślanej strategii oraz odważnych, dalekowzrocznych działań.

W Roku Rzeki Wisły, zapraszamy do aktywnego uczestniczenia w spotkaniu informacyjno-szkoleniowym Wisła Guide Tour, które odbędzie się w dniach 7–9 kwietnia 2017 r. w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.

Spotkanie adresowane do przewodników turystycznych, pilotów wycieczek oraz pracowników punktów informacji turystycznej i ma na celu promowanie nadwiślańskich

walorów historyczno-przyrodniczych oraz zapoznanie z nowymi produktami turystycznymi miasta i gminy Dęblin oraz Powiatu Ryckiego. Wisła Guide Tour to nie tylko integracja międzyprzewodnicka, ale też wypracowanie nowych form współpracy pomiędzy wydziałami promocji miast i gmin, zainteresowanych turystycznym ożywieniem regionu. Właściwie wyszkoleni i dobrze poinformowani przewodnicy stają się najlepszymi ambasadorami Ziemi Lubelskiej. Program wydarzenia zakłada część szkoleniową oraz podróż studyjną.

Organizatorami są Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie oraz Koło Przewodników Terenowych im. Książąt Czartoryskich PTTK w Puławach. Patronat honorowy objęła Komisja Przewodnicka Zarządu Głównego PTTK. Wydarzenie współfinansowane przez Miasto Dęblin, Powiat Ryki, Samorząd Województwa Lubelskiego

SZCZEGÓLNE INFORMACJE:
Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie,
www.muzeumsp.pl



■ Twierdza Dęblin nad Wisłą, fot. podrozekulturalne.wordpress.com

MUZEUM – MIEJSCE PRZYJAZNE SENIOROM

PAWEŁ PAWŁOWSKI



14 marca 2017r. zapraszamy na pierwsze spotkanie informacyjne dotyczące możliwości utworzenia Uniwersytetu Trzeciego Wieku w Dęblinie. W programie wysłuchamy prelekcji dyrektora Muzeum Sił Powietrznych Pawła Pawłowskiego pt *Blżej muzeum*. Informacje o prowadzeniu edukacji starszych mieszkańców Dębłina w formie Uniwersytetu, przekaże dyrektor Miejskiej Biblioteki Publicznej w Dęblinie – Dagmara Jarosz.

Zaproszenie

Uniwersytet Trzeciego Wieku to najpopularniejsza w ostatnich latach forma edukacji ludzi starszych, istotna i potrzebna z uwagi na zachodzące w świecie zmiany demograficzne i ich konsekwencje. Pierwszy Uniwersytet tego typu powstał we Francji. Utworzył go w 1973 r. profesor nauk społecznych Pierre Vellas. Wkrótce zaczęły

powstawać inne uniwersytety we Francji i w innych krajach Europy i świata. W Polsce pierwszy Uniwersytet powstał w 1975 roku w Warszawie. Jego pomysłodawczynią była prof. Halina Szwarz. Obecnie w Polsce działa blisko 110 Uniwersytetów Trzeciego Wieku, które łącznie zrzeszają 25 tysięcy słuchaczy.

Spotkanie będzie również inauguracją nowego cyklu muzealnego *BLIŻEJ MUZEUM*, przybliżającego działalność muzeów z regionu i z Polski. Kolekcje, projekty badawcze oraz programy upowszechniające prezentować będą dyrektorzy zaproszonych muzeów.

Wtorek, 14.03.2017, godz. 16.00
Muzeum Sił Powietrznych
ul. Lotników Polskich 1 – audytorium

**WSTĘP WOLNY
ZAPRASZAMY!**



VI Światowy Zjazd Lotników, Dęblin 2012



Stowarzyszenie Seniorów Lotnictwa Wojskowego RP – oddział w Dęblinie, uroczystości w Northolt, 2015 r.



100. urodziny Wacława Próchnickiego, fot. K. Skibiński



MUZEUM MARYNARKI WOJENNEJ W GDYNI

ul. Zawiszy Czarnego 1B, 81-374 Gdynia
tel. 58 620 13 81

SALE WYSTAWOWE

EKSPOZYCJA PLENEROWA BRONI I UZBROJENIA MORSKIEGO

OKRĘT-MUZEUM ORP „BŁYSKAWICA”

Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni
gromadzi zabytki związane z historią i tradycją
morskiego rodzaju sił zbrojnych

Edukatorzy Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni
proponują lekcje, zabawy i gry muzealne

www.muzeummw.pl



Pierwsi Polacy-lotnicy „czasu wojny” czyli droga do lotniczej szachownicy

DR HAB. ANDRZEJ OLEJKO

W 2018 r. będziemy obchodzić 100 lecie powstania lotnictwa polskiego. Wszystkoczym jest lotnictwo do dzisiaj, zrodziło się w latach 1914–1918. Podczas pierwszej wojny światowej wypracowano podstawy użycia lotnictwa i wykształciły się poszczególne kategorie samolotów bojowych. Również w przededniu odzyskania przez Polskę niepodległości nastąpił wyraźny postęp w dziedzinie lotnictwa wojskowego: taktyce walk zespołowych, stosowania samolotów eskortowych, rozpoznania fotograficznego, wykorzystania myśliwców nocnych, reflektorów i artylerii przeciwlotniczej.



W I wojnie bałkańskiej w lotnictwie bułgarskim największą liczbę pilotów kontraktowych stanowili lotnicy z carskiej Rosji – źródło: zbiory J. Butkiewicza

Pierwsze użycie samolotów w działaniach bojowych XX wieku to 1911 r., kiedy to po raz pierwszy samolot został użyty w działaniu, w wojnie włosko-tureckiej nad Libią i Dodekanezem oraz, w I wojnie bałkańskiej, w Europie. Stało się to „światową nowinką”, podczas gdy lot niestabilnym aeroplanem dla pilota, obserwatora, a niebawem również strzelca pokładowego, był nadal nie lada wyczynem i aktem nietuzinkowej odwagi (piloci i obserwatorzy nie posiadali wówczas spadochronów), zaś materiał niszczący – bomby, bardzo prymitywnej konstrukcji i początkowo „domowej produkcji”, zrzucano na nieprzyjaciela... ręcznie.

Widok lecących samolotów, które większość z zaatakowanych, z powietrza żołnierzy widziała po raz pierwszy w życiu, był niezapomnianym przeżyciem. Maszerujący lub siedzący w okopach żołnierzy przylgali się „temu novum” z ogromnym zainteresowaniem, lecz i ze strachem. Początkowo nie myślano o uzbrajaniu samolotów w broń strzelecką czy też maszynową piechoty, gdyż pierwsze „robocze” koncepcje użycia lotnictwa, w walce, zakładały wykonywanie przez załogi samolotów jedynie zadań wywiadowczych i obserwacyjnych! Z biegiem czasu, co wymusił rozwój techniki lotniczej, a także nasilenie się działań wojennych, pojawiły się eksperymenty co do zabierania na pokład samolotów ww. ładunków wybuchowych, jak i broni ręcznej oraz maszynowej, i tym samym samoloty w krótkim czasie mogły znaleźć się na tyłach przeciwnika, bombardując szlaki

komunikacyjne. W 1912 r., w ustalonym jak by się dotąd wydawało gronie takich pojęć wojskowych jak „teren wojny” pojawił się nowy termin – „teren wojny powietrznej”.

Pionierskie „wojenne doświadczenia” były cenną wskazówką dla sztabowców państw „idących drogą ku wojnie” (Trójprzymierza – Państwa Centralne i Trójporozumienia – Entente) i uświadomiły kręgom wojskowym wielu państw, przyszłym sojusznikom ww. obozów na świecie, sensowność i konieczność inwestowania w powstanie i rozwój sił lotniczych. Zostały one szybko wprowadzone, w życie głównie, w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii, carskiej Rosji, kajzerowskich Niemczech, Republice Francji czy w potężnej obszarowo i wielonarodowościowej c.k. monarchii (niem. Österreich-Ungarn, węg. Osztrák-Magyar Monarchia). Nie tylko tam, ale i w innych krajach zrozumiano, że armie polowe w działaniach ofensywnych bądź defensywnych, w nadchodzącej wojnie bez lotnictwa będą pozbawione cennego wsparcia z „trzeciego wymiaru”. Ostatnim dniem pokoju w Europie i na świecie był wtorek, 28 VII 1914 r. Wtedy też samoloty opuściły lotnicze hangary stając się, jako „piąta broń”, nowym narzędziem wojny w rękach pilotów zaś ci, „panami przestworzy”. W kwestii udziału Polaków w siłach powietrznych walczących stron, w latach 1914–1918, warto zaznaczyć, że jednak już, w okresie I wojny bałkańskiej 1912 r. pojawili się w historii lotnictwa po raz pierwszy „Polacy-lotnicy czasu wojny”.



Sporo odwagi wymagało pilotowanie tak prymitywnych hydroplanów, jak łódź latająca typu Curtiss. W Hidroawiacji Czernomorskowo Flota na takim sprzęcie w 1914 r. latał chor. Wiktoryn Kaczyński – źródło: zbiory J. Butkiewicza

Pierwszym Polakiem w historii lotnictwa (!), który wziął udział w działaniach wojennych jako pilot, był Władysław Mazurkiewicz, wyłoniony na światło dzienne z zapomnienia przez Jerzego Butkiewicza, służący w okresie wspomnianej wojny jako ochotnik w lotnictwie bułgarskim, używając nazwiska Constantine Mazurkiewicz. W 1906 r., uciekając przed aresztowaniem przez władze carskie, nielegalnie opuścił on Królestwo Polskie (od 1815 r. „Kongresówkę”), stając się „obieżyświatem”, który „za chlebem” trafił do Brazylii, Gujany Holenderskiej, USA i Republiki Francji, gdzie ukończył kurs pilotażu (dyplom pilota – Aero Club Francji nr 707, Voisin w końcu 1911 r.). Podczas lotu bojowego 19 XI 1912 r. nad linią walk pod Czataldżą pilotowany przez niego samolot lotnictwa bułgarskiego został uszkodzony ogniem tureckiej obrony przeciwlotniczej. Constantine de Mazurkiewitch pomimo rany zdołał dociągnąć do pozycji armii bułgarskiej i tam wylądować (w zestawieniu rosyjskich (!) pilotów służących w lotnictwie bułgarskim pod datą 19 XI 1913 r. znajduje się błędny zapis o jego śmierci). Po zakończeniu I wojny bałkańskiej w 1913 r., W. Mazurkiewicz powrócił do Francji, skąd wyjechał do Republiki Chin, gdzie został jako Monsieur Constantine pierwszym instruktorem wojskowym powstającego chińskiego lotnictwa! W okresie Wielkiej Wojny los rzucił go jednak do armii carskiej, a po jej zakończeniu wrócił do odrodzonej II Rzeczypospolitej i do śmierci mieszkał w Wilnie, aktywnie uczestnicząc w pracach Ligii Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

W gronie personelu naziemnego podczas ww I wojny bałkańskiej także można odnaleźć Polaka. 7 (20) II 1913 r. utworzono nad Jeziorem Szkoderskim Nadmorski Oddział Lotniczy lotnictwa Królestwa Serbii dowodzony przez małopola Kostę Miletića. W jego składzie znalazł się w iście „międzynarodowym towarzystwie” Czesław Wrzesiński, jako pierwszy Polak-mechanik lotniczy w historii w konflikcie wojennym XX wieku! Zatem ponad rok przed wybuchem Wielkiej Wojny, Polacy w obcej służbie bojowo „w piątej broni” dotknęli „trzeciego wymiaru”.

Z chwilą wybuchu Wielkiej Wojny w 1914 r., operacje wojenne w Europie spowodowały, że powstało w tym czasie kilka teatrów działań wojennych. Najbardziej znany i opisany jest zachodnioeuropejski teatr działań wojennych, w jego cieniu znajdują się wschodnioeuropejski oraz nieco zapomniany w historiografii – bałkański teatr działań wojennych i jego adriatycki sektor. Lotnicze epizody Wielkiej Wojny znad środkowej południowej czy wschodniej części „starego kontynentu”, są praktycznie nieznanymi mieszkańcom Europy Zachodniej, których uwaga przez lata nakierowana została na wojnę powietrzną toczoną jedynie nad Frontem Zachodnim. Pokazują one inne oblicze walk na Froncie Wschodnim, dla wielu historyków wojskowości znajdującym się stale w cieniu lotniczej „legandy czerwonego barona” barona von Richthofena, nie mylić z nic nie wartymi pseudonimami „historyków z sieci internetowej”, i tak mocno spopularyzowanego na różnych płaszczyznach badawczych Frontu Zachodniego.

W historiografii dominuje nadal punkt widzenia o „pomoczeszemu” traktowaniu wkładu lotnictwa w bitwy Wielkiej Wojny z 1914 r. i później na Frontach Wschodnim, Serbskim, Alpejskim czy Salonickim, gdzie... w dużej liczbie znajdowali się Polacy. Np. w serbskich statystykach znaleźć można zapis, że już 12 VIII 1914 r. w wyniku awarii silnika uszkodzeniu uległ samolot typu Lohner B II „Pfeilflieger”

z Fliegerkompanie 4., którego pilotem był Oblt. Roman Florer rodem z Brzeżan. Lotnikowi temu błędnie się przypisuje pierwszy zestrzał w „polskim” wydaniu gdy 13 IX 1915 r. jako obserwator samolotu typu Albatros B. 1 z Fliegerkompanie 4. w rejonie Basaldella na Froncie Włoskim stoczył walkę powietrzną z włoskim samolotem, który został zestrzelony. Nie było to pierwsze zestrzelenie w historii z udziałem Polaka, ale za to pierwsze na Froncie Włoskim. Zatem kiedy została przelana „pierwsza krew” w polskim wykonaniu? Załoga Fliegerkompanie 15. zameldowała 30 XI 1914 r. zestrzelenie samolotu rosyjskiego nad Miechowem na Froncie Wschodnim. Załoga samolotu typu Lohner C „Gebirgspeilflieger” w składzie pilot Oblt. Bela Losonczy von Losoncz – Węgier – i obserwator Oblt. Johann (Jan) Wierzejski – Polak ostrzelała z karabinu piechoty Mannlicher M 95. kal. 8 mm wrogi samolot lotnictwa rosyjskiego, wskutek czego runął on na ziemię. Starcie to miało być pierwszym zwycięstwem powietrznym w historii K.u.K. Luftschifferabteilung, o czym poinformował Tagesbericht połowej c.k. 4. Armii z 2 XI 1914 r., niestety nie potwierdzając tego zdarzenia rosyjskie archiwalia.

Niepisana zasada obowiązująca wówczas w „trzecim wymiarze” brzmiała: Pozwalam ci żyć, pozwól i ty mnie, jednak wyjątkowo szybko pojawił się inny „model pilota”, który atakował, by zabić.



W okresie Wielkiej Wojny na transportowcu wodnosamolotów „Orlica” Polak Jan Nagórski dowodził eskadrą hydroplanów – źródło: zbiory J. Butkiewicza



Gapa – najpiękniejszy polski lotniczy znak – geneza

Personel latający tworzącego się polskiego lotnictwa wywodził się z armii walczących w I wojnie światowej po obu stronach. Było więc rzeczą naturalną, że na mundurach noszono emblematy lotnicze armii, w których lotnik specjalizację 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 i 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 falerystycznej, 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 zaznaczane jedynie inicjałem i to niekiedy błędnie. Dość często jest tytułowany stopniem naukowym – profesora (Akademii

Sztuk Pięknych), co niestety mija się z prawdą. Projektując 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 modyfikację odznaki Pilota, a mianowicie projekt odznaki Obserwatora, także należy przypisywać artyście, czy też rozróżnienie obu specjalności przez dodanie iskiei 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.

PAWEŁ TULIŃSKI
I ROBERT GREZYNGIER

Z czasem, rozwój programów szkoleń, różnicowanie kwalifikacji lotniczych, posiadanie bądź nie doświadczenia frontowego przez poszczególnych lotników, stworzyło naturalną konieczność rozróżnienia ich zasług bojowych oraz kwalifikacji. Pierwszą zmianą w tym zakresie było ustanowienie w 1928 roku polowych odznak pilota, obserwatora oraz pilota-obszawatora, przynależnych lotnikom wykonującym loty bojowe w latach 1918–20. Kolejna zmiana wprowadzona 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, przynależnego tytułu, odpowiadający danej specjalności; dla II i I klasy – nadanie przez ministra spraw wojskowych, 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 kwalifikacje III klasy.

Warto także wspomnieć, że początkowo zakładano stworzenie odrębnych odznak pilota i obserwatora dla lotników Wojsk Wielkopolskich. Rozkaz Dowództwa Głównego Nr 84 z 29 marca 1919 roku przewidywał wprowadzenie odznaki w formie srebrnego orła dla pilotów oraz złotego dla obserwatorów. Ostatecznie pomysłu tego zaniechano 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, której zadaniem było nadanie odznak polowych pilotom i obserwatorom wyróżniającym się w okresie wojny. Nadanie odznak polowych nastąpiło 11 listopada 1928 roku, a ich wręczenie dopiero w dniu odsłonięcia Pomnika Lotnika w Warszawie 11 listopada 1932 roku.



Amelia Earhart, fot. ameliaearhartmuseum.org

BYĆ JAK AMELIA

w rocznicę ostatniego lotu ikony kobiecego lotnictwa

MALWINA MARKIEWICZ

2 lipca 2017 r. minie 80 lat od zaginięcia amerykańskiej pilotki, dziennikarki i poetki Amelii Earhart. Gdyby lot dookoła świata wzdłuż równika zakończył się pomyślnie, byłaby pierwszą kobietą, która pokonała ten dystans. Jej wyprawa jest nadal jedną z największych zagadek w dziejach lotnictwa. A Amelia wciąż jest symbolem emancypacji i ikoną lotniczego feminizmu.

Amelia Earhart stała się bohaterką narodową Ameryki, gdy w 1928 r. na pokładzie samolotu Fokker F.VIIB/3M przeleciała jako pierwsza kobieta ponad Atlantyk. Pierwszy lot w roli pasażera nie przyniósł jej jednak wystarczającej satysfakcji. W 1932 r. postanowiła samodzielnie pokonać tę trasę, tym razem samotnie pilotując jednosilnikowy samolot Lockheed Vega – jako druga osoba na świecie (pionierem był Charles Lindbergh w 1927 r.), prorokując iż *pewnego dnia kobiety będą latały nad Atlantykiem, nie myśląc o tym zbyt wiele, bo stanie się to tak zwyczajnie.*

Rodzącej się sławie towarzyszyło usilne wpisanie Amelii w kanon ówczesnej kobiety, m.in. w zmiekkczonym wizerunku awiatorki w reklamach sprzętu kuchennego i w wywiadach o gotowaniu oraz w roli projektantki mody.

Znam wielu chłopców, którzy powinni piec ciasta, i wiele dziewcząt, które sprawdziłyby się o wiele lepiej przy zajęciach technicznych. Nie ma powodu, dla którego kobieta miałaby nie zajmować wysokiej pozycji w lotnictwie. Pod warunkiem, że pokona uprzedzenia i wykaże się umiejętnościami – prowokuje zebranych na sali studentów Barnard College Uniwersytetu Columbia w 1931 r.

Eksperymenty lotnicze i bicie kolejnych rekordów były nie tylko realizacją marzeń wyemancypowanej dziewczyny, ale i wymogiem ekonomicznym: bez medialnego rozgłosu reżyserowanego przez jej męża i wydawcę – George'a Putnama nie zdobyłaby funduszy na kolejny rekordowy lot, tym razem dookoła świata wzdłuż równika.

2 lipca 1937 r., po czterdziestu dniach podróży, pilotowany przez nią dwusilnikowy samolot Lockheed Electra wystartował z lotniska w Lae na Nowej Gwinei. Wraz z nawigatorem Fredem Noonanem na pokładzie, maszyna miała dotrzeć do położonej na środku Pacyfiku wyspy Howland. Samolot nigdy tam jednak nie doleciał. Rząd USA natychmiast podjął poszukiwania lotników, jednak szczątków samolotu ani ich ciała nie odnaleziono.

Istnieje kilka teorii dotyczących losu rozbitków, poza ich natychmiastową śmiercią. Niektórzy utrzymują, że na wyspach Marshalla została schwytani przez Japończyków i skazani na śmierć jako szpiecy. Inni – że Earhart wróciła

do Stanów Zjednoczonych pod przybranym nazwiskiem. W 1940 r. brytyjczy koloniści znaleźli tam ludzkie kości, ślady ognisk z kośćmi upolowanych ptaków i gryzoni, damski but, pudełko po sekstansie. Kości zostały zebrane i wysłane na Fidżi, gdzie poddano je badaniu. Podczas wojny szczątki jednak zaginęły.

Prawdopodobnie jest iż Earhart i Noonan mogli wylądować na bezludnej wyspie Nikumaroro, i żyć jako rozbitkowie, dopóki nie zmarli. Świadczą o tym ślady znalezione na wyspie podczas ekspedycji i badań sonarowych przeprowadzonych w 2012 r. przez grupę specjalistów z Międzynarodowej Grupy Odzyskiwania Historycznych Statków Powietrznych (TIGHAR).

Pamięci Amelii poświęcone jest Muzeum w Atchison w stanie Kansas USA – Amelia Earhart Birthplace Museum, w którym nadal funkcjonuje założone w 1929 r. stowarzyszenie Ninety-Nines – pierwsza amerykańska organizacja dla pilotek. Była bohaterką wielu książek, opracowań i filmów dokumentalnych, a w Hollywood powstały dwa filmy biograficzne: *Ostatni lot (The Final Flight)* w 1994 r. w reż. Yves Simoneau z Diane Keaton w roli głównej, oraz *Amelia Earhart* w 2009 r. w reż. Miry Nair, w którym główną postać zagrała Hilary Swank.

Amelia Earhart, Harriet Quimby, Raymonde de Laroche, Amy Johnson... stawały się wzorami dla emancypujących się młodych kobiet na początku XX wieku. A ich stała obecność w czynnej służbie wojskowej w przededniu II wojny światowej była, jak pokazała historia, nieunikniona. Kobiety walczyły już w 4 wieku p.n.e. w wojskach ateńskich i spartańskich; żołnierki obsługiwały szpitale w XVII wiecznej Anglii a także służyły w brytyjskich siłach powietrznych i korpusie pomocniczym podczas I wojny. W historii Polski odwołujemy się często do uczestniczki Powstania Listopadowego – Emilii Plater, kobiet-powstańców, walczących w Armii Krajowej. W 1939 utworzona została Organizacja Przystosowania Wojskowego Kobiet pod dowództwem Marii Wittek – pierwszej kobiety ze stopniem generała brygady (nadany w 1991 r.). Podczas II wojny kobiety opanowały prawie wszystkie specjalności wojskowe, w tym te naprawdę męskie. Pilotowały również samoloty bojowe.

Trzy Polki: Jadwiga Piłsudska-Jaraczewska, Stefania Wojtulanis-Karpińska i Anna Leska-Daab, w czasie wojny służyły w ATA – Air Transport Auxiliary, pomocniczej służbie transportowej brytyjskich Królewskich Sił Powietrznych. W latach 1943–46 u boku istniejących od 1939 r. Polskich Sił Powietrznych działała Pomocnicza Lotnicza Służba Kobiet: jej członkinie zwane były popularnie WAAF-kami (od brytyjskiego pierwowzoru PLSK – Women's Auxiliary Air Force) lub pestkami. Stanowiły 10%. Polskich Sił Powietrznych. Około 9 tysięcy kobiet pełniło w latach 1943–45 służbę w szeregach jednostek polskich, formowanych na terenach ZSRR i jednostek ludowego Wojska Polskiego (1 batalion kobiecy, im. E. Plater).

Po 100 latach od pierwszych kobiecych wypraw lotniczych, wydaje się, że postrzeganie kobiet za sterami statków powietrznych nie uległo zasadniczej zmianie. Pilotki nadal budzą emocje, szczególnie w służbie wojskowej. Stereotypy pokutują wśród męskiej kadry, i mimo ogromnych zmian obyczajowych, kobiety nadal muszą udowodnić swoje doświadczenie i umiejętności w tej sferze zawodowej.

Pierwszy powojenny pobór kobiet do wojska polskiego nastąpił w 1988 r. Rekrutacja dotyczyła przede wszystkim absolwentek niektórych specjalności: lekarzy, farmaceutów, psychologów. Wejście Polski w struktury NATO i wymagana modernizacja instytucji zgodnie ze standardami obowiązującymi w Sojuszu Północno-atlantyckim, wiązała się jednocześnie z koniecznością rekrutacji kobiet do służby wojskowej w pełnym wymiarze. Kolejna zmiana jakościowa w zakresie służby wojskowej kobiet wiązała się z profesjonalizacją armii zapoczątkowaną w 2007 r., w wyniku której zrezygnowano z poboru i rozpoczęto tworzenie Narodowych Sił Rezerwowych. W praktyce ułatwiło to kobietom dostęp do korpusu szeregowych zawodowych. W Ministerstwie Obrony Narodowej wydzielono także specjalne stanowisko pełnomocnika ds. wojskowej służby kobiet.

Nad profesjonalnym wyszkoleniem lotniczym kobiet czuwa Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie, która do końca lat 90-tych XX wieku odnotowała 200 absolwentek.

Większość z kobiet studiujących na kierunku lotnictwo i kosmonautyka, specjalność pilot, jest cenionymi lotnikami operującymi na śmigłowcach lub maszynach transportowych. Z roku na rok studiuje coraz więcej dziewczyn.

W opracowanej przez dr Milenę Palczewską i Barbarę Drapikowską analizie pt *Służba wojskowa kobiet wyzwaniem dla Sił Zbrojnych RP*, prezentowana jest cała paleta postaw oficerów wojska polskiego wobec służby wojskowej kobiet, wśród których jeszcze widoczne jest negatywne nastawienie. Takie postawy, wykluczające kobiety ze względu na fizyczność i brak predyspozycji do pełnienia służby zawodowej w wojsku, pojawiają się również na wielu forach internetowych dotyczących wojskowości i obronności. Pomimo przeważającej niechęci mężczyzn-żołnierzy, kobiety odnajdują się w tej służbie, by wzorem swoich poprzedniczek z początku XX wieku, osiągać swoje cele i podejmować wyzwania, także w tak trudnej dziedzinie jak lotnictwo.

Według danych Ministerstwa Obrony Narodowej z 2016 r., zawodową służbę wojskową w Siłach Zbrojnych RP we wszystkich trzech korpusach osobowych pełni 4484 żołnierzy – kobiet. Kobiety stanowią 4,69% żołnierzy pełniących służbę. W siłach powietrznych jest ich 427. Od 1999 r. kobiety mają możliwość podjęcia nauki w szkołach wojskowych: akademiach wojskowych, wyższych szkołach oficerskich i szkołach podoficerskich. Egzamin ze sprawności fizycznej jest odpowiednio zróżnicowany ze względu na płeć, natomiast z wiedzy jest identyczny tak dla kobiet jak i mężczyzn. Limit miejsc w szkołach wojskowych uzależniony jest od potrzeb Sił Zbrojnych i jest ogłaszany corocznie w formie rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie limitów miejsc na kierunki studiów dla kandydatów, na żołnierzy zawodowych w poszczególnych uczelniach wojskowych oraz, w decyzji Ministra Obrony Narodowej, w sprawie naboru na szkolenie wojskowe kandydatów, na oficerów (tzw. studium oficerskie). W powyższych dokumentach limity nie są rozdzielane ze względu na płeć.

Bycie pilotem to sprawdzanie ludzkich możliwości i nieustanne zmaganie ze stresem, to prestiżowa profesja dla odpowiedzialnych ale i odważnych. Lotnictwo od zawsze było dziedziną romantyczną, metaforą wolności i śmiałości, jest pogonią za marzeniami, a sam samolot jest symbolem niezależności i swobody myśli. Piloci, wzorem średniowiecznych rycerzy, cieszą się powszechnym szacunkiem i zaufaniem. Kobiety za sterami są zdeterminowane, pokonują stereotypy i uprzedzenia, a ich coraz większa obecność w siłach powietrznych jest wyrazem emancypacji, do której dążyła 80 lat temu Amelia Earhart.

Rocznica ostatniego lotu Amelii jest punktem wyjścia do nowej wystawy czasowej, którą obecnie przygotowuje Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie.

- BIBLIOGRAFIA:
- Amelia Earhart: *latam lepiej, niż myję naczynia*, Lidia Pańków [w] „Wysokie Obcasy”, 2010
 - Służba wojskowa kobiet wyzwaniem dla sił zbrojnych RP*, Milena Palczewska, Barbara Drapikowska [w] „Obronność”. Zeszyty Naukowe 3 (11)/2014
 - Poszukuję szczątków samolotu Amelii Earhart*, [w] wyborcza.pl 2012
 - Wojskowa służba Kobiet* [w] mon.gov.pl, 2016

1906
E. Lillian Todd
FIRST WOMAN
to hold design and build license

1908
Madame Therese Peltier
IS THE FIRST WOMAN TO FLY AN AIRPLANE SOLO

1910
Baroness Raymonde de Laroche
OBTAINS FIRST WOMEN'S PILOT LICENSE

1928
Amelia Earhart
IS THE FIRST WOMAN TO FLY ACROSS THE ATLANTIC

1929
Florence Low Barnes
BECOMES FIRST WOMAN TO STUNT PILOT IN MOTION PICTURE "HELL'S ANGELS"

1938
Hanna Reitsch
BECOMES FIRST WOMAN TO FLY A HELICOPTER

1943
WOMEN MAKE UP MORE THAN 30% OF THE WORK FORCE IN AVIATION INDUSTRY

1953
Jacquelin (Jackie) Cochran
BECOMES FIRST WOMAN TO BREAK THE SOUND BARRIER

1973
US NAVY
ANNOUNCES PILOT TRAINING FOR WOMEN

1980
Lynn Rippelmeyer
BECOMES FIRST WOMAN TO PILOT A BOEING 747

2001
Polly Oacher
BECOMES THE FIRST WOMAN TO FLY AROUND THE WORLD IN A SMALL PLANE

2012
Liu Yang
BECOMES FIRST WOMAN LAUNCHED BY CHINA INTO SPACE

created by FLIGHTSTORE



Amelia na tle samolotu Lockheed Electra, fot. ameliaearhartmuseum.org



Anna Leska, Jadwiga Piłsudska, Stefania Wojtulanis, fot. pilsudski.jcom.pl



por. Mariola Andrasik – pierwsza w Polsce pilot śmigłowca bojowego Mi-24, fot. TVP Info

ELECTRA L-10-E

Amerykański dwusilnikowy, śmigłowy samolot pasażerski, wolnonośny dolnopłat o metalowej konstrukcji, zaprojektowany i produkowany przez Lockheed Aircraft Corporation.

Samolot miał być odpowiedzią firmy Lockheed na maszyny konkurencji: Boeinga 247 i Douglasa

DC-2. Electra była pierwszą całkowicie metalową oraz dwusilnikową propozycją LAC.

Konstrukctorem samolotu był Hall Hibbard (1903–96), inżynier, absolwent Massachusetts Institute of Technology i dyrektor administracyjny LAC. Badania w tunelu aerodynamicznym przeprowadzono na Uniwersytecie Michigan. Większość z nich wykonał Clarence Kelly Johnson, wówczas student, a od 1933 konstruktor w LAC. Po ich zakończeniu stwierdził, iż badany model

o pojedynczym stateczniku pionowym jest niestabilny w locie kierunkowym i zasugerował Hibbardowi wyposażenie konstrukcji w dwa stateczniki pionowe, które z czasem stały się niejako znakiem firmowym samolotów LAC. Prototyp L-10 odbył pierwszy lot 23 lutego 1934. Handlowa nazwa *Elektra* pochodziła od jednej z gwiazd z gromady Plejad.

ConcERN wyprodukował tylko 15 egzemplarzy, silnik: 2x Pratt & Whitney R-1340 WASP

53H1, 450 kW (600 KM). Electre L-10 zakupiło i użytkowało ponad trzydziestu przewoźników na całym świecie. W latach 1936–39 dziesięć L-10A latało również w barwach PLL LOT. Egzemplarz Electry CF-TCA do obejrzenia m.in. w Kanadyjskim Muzeum Lotnictwa (The Canada Aviation Museum) w Ottawie.

Plakat reklamowy flightstore.co.uk

MUZEUM SIŁ POWIETRZNYCH W DĘBLINIE

POLISH AIR FORCE MUSEUM



WYSTAWA STAŁA

HISTORIA POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH

GODZINY OTWARCIA WYSTAW/OPENING HOURS/GEÖFFNET UHR
SEZON ZIMOWY 01 XI-31 III
wtorek-niedziela/tuesday-sunday/Dienstag-Sonntag 09.00-15.00
SEZON LETNI 01 IV-31 X
wtorek-niedziela/tuesday-sunday/Dienstag-Sonntag 09.00-17.00

BILET NORMALNY/ADULTS/NORMAL – 10 zł
BILET ULGOWY/CONCESSIONS /ERMAßIGT – 4 zł
BILET RODZINNY/FAMILY/FAMMILIEN – 20 zł (2 rodziców +2 dzieci do lat 15)
GRUPOWY/GROUPS/ GRUPPEN (minimum 15 osób) – dorośli: 6 zł/osoba/person/

PRZEWODNIK MUZEALNY/GUIDE/FÜHRER – 50 zł/h (j. polski), 100 zł/h (english)
LEKCJA MUZEALNA/MUSEUM WORKSHOP (minimum 15 osób) – 50 zł/45 minut
WEJŚCIE DO SAMOLOTU JAK-40 – 2 zł od osoby (tylko w sezonie letnim/only in the summer season)
WEJŚCIE DO ŚMIGŁOWCA MI-6 – 2 zł od osoby (tylko w sezonie letnim/only in the summer season)

WSTĘP BEZPŁATNY NA WYSTAWĘ STAŁĄ

Admission free – permanent exhibition/Eintritt frei – Standige Ausstellung – wtorek/Tuesday/Dienstag

HONORUJEMY KARTĘ DUŻEJ RODZINY

BILET NORMALNY KDR – 6 zł
BILET ULGOWY KDR – 2,40 zł
BILET RODZINNY KDR – 12 zł

Kasa Muzeum jest zamykana na 30 minut przed zamknięciem wystawy
Last admission 30 minutes before closing time.

INFORMACJA DLA GRUP ZORGANIZOWANYCH

REZERWACJE DLA GRUP/RESERVATION FOR GROUPS/FÜR GRUPPEN

Rezerwacje przyjmowane są co najmniej 2 dni przed planowaną wizytą
tel. 694 736 319, lub 535 645 307
rezerwacja@muzeumsp.pl

Przewodnik dostępny po uprzednim ustaleniu telefonicznym bądź osobistym
Biuro muzeum czynne od poniedziałku do piątku 7:30-15:30

Muzeum oferuje audio-przewodniki w jęz. polskim i angielskim
The Museum offers audio guides in polish and english

08-530 Dęblin
ul. Lotników Polskich 1
tel/fax: +48 261 519 450
sekretariat@muzeumsp.pl
www.muzeumsp.pl



MUZEUM OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ W KOSZALINIE



WYSTAWA STAŁA

HISTORIA POLSKIEJ BRONI PRZECIWLOTNICZEJ

GODZINY OTWARCIA WYSTAW/OPENING HOURS/GEÖFFNET UHR
SEZON ZIMOWY 01 XI-31 III
wtorek-niedziela/tuesday-sunday/Dienstag-Sonntag 10.00-15.00
SEZON LETNI 01 IV-31 X
wtorek-niedziela/tuesday-sunday/Dienstag-Sonntag 09.00-16.30

BILET NORMALNY/ADULTS / NORMAL – 8 zł
BILET ULGOWY/CONCESSIONS /ERMAßIGT – 4 zł
BILET RODZINNY/FAMILY /FAMMILIEN – 16 zł (2 rodziców + 2 dzieci do lat 15)
GRUPOWY/GROUPS/GRUPPEN (minimum 15 osób) – dorośli 6 zł/osoba/person

LEKCJA MUZEALNA/MUSEUM WORKSHOP (minimum 15 osób) – 50 zł/45 minut
PRZEWODNIK/GUIDE/FÜHRER – 45 zł/h
WEJŚCIE DO SAMOLOTU JAK-40 – 2 zł/osoby (tylko w sezonie letnim/only in the summer season)

HONORUJEMY KARTĘ DUŻEJ RODZINY

BILET NORMALNY KDR – 4,80 zł
BILET ULGOWY KDR – 2,40 zł
BILET RODZINNY KDR – 9,60 zł

Kasa Muzeum jest zamykana na 30 minut przed zamknięciem wystawy
Last admission 30 minutes before closing time.

WSTĘP BEZPŁATNY NA WYSTAWĘ STAŁĄ

Admission free – permanent exhibition/Eintritt frei – Standige Ausstellung – wtorek /tuesday/Dienstag

INFORMACJA DLA GRUP ZORGANIZOWANYCH

Przewodnik dostępny po uprzednim ustaleniu telefonicznym bądź osobistym.

Rezerwacja wycieczek co najmniej 2 dni przed planowaną wizytą
tel. +48 732 885 102, muzeumopl@muzeumsp.pl

Biuro muzeum czynne od wtorku do piątku w godzinach 8.00-16.00

Muzeum oferuje audio-przewodniki w jęz. polskim i angielskim
The Museum offers audio guides in polish and english

ul. Wojska Polskiego 70
75-903 Koszalin
tel: +48 535 645 012
opl@muzeumsp.pl