

Jakowlew Jak – 40 „Salon”- luksusowy samolot pasażerski. Przekazany do Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie z 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego, gdzie był eksploatowany w latach 1979 – 2011 i służył do przewozu najważniejszych osób w państwie. W kabinie pasażerskiej z przodu kadłuba znajduje się salon z kanapą, 2 obrotowe rozkładane fotele, duży stół i barek, z tyłu kadłuba zaś standardowy przedział dla 17 osób.

Konstrukcja samolotu została opracowana pod koniec 1965 roku w biurze konstrukcyjnym Aleksandra Siergiejewicza Jakowlewa. Jak-40 został zaprojektowany jako lekki samolot pasażerski latający na trasach krótkich i średnich. Posiada możliwość operowania z nie utwardzonych lotnisk nie posiadających specjalistycznego zaplecza lotniskowego. Produkcja seryjna samolotu rozpoczęła się w 1967 roku. W 1969 roku specjaliści z polskiego Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, Instytutu Lotnictwa oraz ośrodków z ZSRS, opracowali modyfikacje oraz dokumentację dzięki którym Jak-40 uzyskał międzynarodowe świadectwo typu co ułatwiło jego homologację w krajach zachodnich. W latach 1973-1980 zakupiono dla Polski 19 maszyn typu Jak-40. Oprócz zadań pasażerskich pełniły takie funkcje, jak specjalnie zmodyfikowana wersja holownicza Jak-40H. Samolot był również używany przez Instytut Lotnictwa jako latająca hamownia dla silników K-15 które miały być zamontowane w samolocie I-22 Iryda.

Samolot odrzutowy MiG-29 – współczesny myśliwiec frontowy (przechwytyjący). Ekspонат jest jednym z MiGów-29 zakupionych od Luftwaffe za symboliczne 1 Euro. Na zdjęciu w barwach Luftwaffe (JG 73 „Steinhoff”). W lotnictwie polskim samoloty z byłego NRD, trafiły do 41 Eskadry Lotnictwa Taktycznego w Malborku, ten egzemplarz w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 2 w Bydgoszczy został przeznaczony na maszynę testową, dawcę części, a w końcu pomoc naukową dla szkolących się techników. Jest to Jeden z pięciu egzemplarzy z testowo podłączonymi dodatkowymi zbiornikami paliwa z samolotu Su-22, zwiększono w ten sposób zasięg, co pozwoliło na użycie maszyny w manewrach NATO RED FLAG nad Alaską, podczas których niemiecki pilot wykonał udany atak na amerykański cel bezzałogowy. Informacje te wraz z ksywkami pilotów możemy znaleźć w komorze lewej goleni eksponatu. Działko GSz-30-1 kal. 30 mm i do 2000 kg uzbrojenia podwieszanego na belkach pod skrzydłami – kierowane pociski rakietowe klasy powietrze – powietrze (R-27,R-60, R-73), bomby wagomiarów 100÷500 kg, zbiorniki zapalające, kasety bombowe lub kontenery bomb małych wagomiarów typu KMGU podwieszane pojedynczo na 4 belkach nośnych o łącznej masie do 2000 kg., wyrzutnie rakiet niekierowanych(S-24, S-8).

Odrzutowy samolot myśliwski Lim-2 budowany na licencji w Polsce na bazie MiG-15bis stąd nazwa Lim – Licencyjny Myśliwiec. Pierwszy samolot Lim-2 został wyprodukowany w Mieleckich zakładach 17 września 1954 r. Oprócz wersji myśliwskiej powstawała wersja szkolno-bojowa SBLim-2 oraz rozpoznawcza Lim-2R. Do 23 listopada 1956 roku powstało 500 egzemplarzy samolotu w 19 seriach. Maszyny tego typu służyły w pułkach szkolnych oraz

bojowych w całym kraju. Po 1954 roku rozpoczęto ich wymianę na samoloty Lim-5, czyli licencyjne wersje myśliwca MiG-17.

Egzemplarz o nr fabrycznym 1B 019-29 wyprodukowano w 1956 r. Służył z nr taktycznym 1929, m. in. w 61. Lotniczym Pułku Szkolno – Bojowym. Przekazany do zbiorów muzealnych z fikcyjnym nr 1980.

TS-11 – Iskra MR, odrzutowy samolot pokazowy, efekt modernizacji przeprowadzonej w 1991 roku na samolotach przeznaczonych dla zespołu akrobacyjnego „Biało-Czerwone Iskry”. Samoloty posiadają mocniejszy silnik SO-3W, mają zdemontowane uzbrojenie i celownik. Zostały wyposażone w urządzenia radionawigacyjne: transponder, odbiorniki ILS i VOR. Samolot jest pomalowany w barwy narodowe, a nowe malowanie zmniejsza opory tarcia. Autorem tego oryginalnego malowania był ppłk. pil. Ireneusz Fibinger. W miejscu zdemontowanego działka zabudowano zbiornik mieszczący 70 litrów cieczy dymotwórczej. W związku z modernizacją uzyskano też dodatkowe zmniejszenie masy samolotu, co wpływa na zwiększoną manewrowość. Zanim samolot trafił do zespołu służył między innymi w 38 Lotniczym Pułku Szkolno-Bojowym w Modlinie, 60. Pułk u Szkolno-Bojowym w Radomiu, 58 Pułku Szkolno-Bojowym Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie TS-11 Iskra to pierwszy polskiej konstrukcji samolot odrzutowy. od 1964 r. na wyposażeniu w dęblińskiej Szkole Orląt jako dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy do szkolenia zaawansowanego pilotów samolotów odrzutowych, oraz do podtrzymywania nawyków pilotażowych.

Samoloty Ił-14 pasażerski samolot o napędzie śmigłowym. Produkowany w latach 50.

Jest to rozwojowa wersja samolotu Ił-12, który z kolei był wersją rozwojową Li-2, a idąc dalej amerykańskiego DC-3. Względem amerykańskiego pierwowzoru modyfikacji uległo podwozie samolotu, napęd oraz skrzydła. Kadłub pozostał w zasadzie bez zmian. Prezentowana wersja czasem mylnie nazywana jest salonką Gomółki – faktycznie wykorzystywana była w polskim lotnictwie wojskowym do przewozu osób VIP i pierwszy sekretarz niejednokrotnie nią podróżował, niemniej jednak jest to podstawowa wersja pasażerska. Samolot Ił-14 produkowany był w różnych wersjach pasażerskich, transportowych, salon czy wręcz w wersji Ił-14 E – rozpoznania elektronicznego

Prezentowany egzemplarz pierwotnie trafił do 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego w Warszawie, następnie służył w 4 Dywizji Lotnictwa Morskiego i 13 Pułku Lotnictwa Transportowego

Wolnonośny dolnopłat konstrukcji metalowej, kryty blachą. Podwozie samolotu z kołem przednim, chowane w locie. Usterzenia klasyczne. 2 silniki tłokowe w układzie podwójnej gwiazdy ASz-82 o mocy 1900 KM. Śmigła czterołopatowe

Samolot dwupłatowy, wielozadaniowy, o konstrukcji półskorupowej, duraluminiowej. Powierzchnie skrzydeł i usterzenia kryte płótnem, w egzemplarzach późniejszych płócienny jedynie płat dolny. Zbiorniki paliwa w

skrzydłach, podwozie stałe, z kółkiem ogonowym z możliwością wymiany na narty lub w wersji wodnej pływaki. Wykorzystywany do przewożenia ładunków i ludzi w niedostępne tereny, jako dyspozycyjny, a przede wszystkim do szkolenia wojsk powietrznodesantowych. Powstało wiele specjalistycznych wersji An-2, w tym do prowadzenia rozpoznania fotograficznego. Samolot nie ma prędkości minimalnej – przy 50 km/h pozostaje sterowny, poniżej tej prędkości opada z szybkością spadochronu. Głównym producentem poza ZSRR były polskie zakłady WSK PZL Mielec. Ogólna liczba wyprodukowanych w Mielcu samolotów An-2 oceniana jest na ponad 12 tys., a odbiorcami było łącznie 20 krajów. Po wycofaniu z użytku wojskowego samolot pozostaje na wyposażeniu większości aeroklubów w Polsce. Prezentowany eksponat służył między innymi w 2 Eskadrze Lotnictwa Transportowo Łącznikowego w Bydgoszczy, 58 Pułku Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie.

Śmigłowce SM-1 produkowane były w wersjach:

- łącznikowo-pasażerskiej**;
- dźwigowej** – posiadała zabudowany w kabinie wciągnik z dźwigiem o nośności 120 kg, pozwalający na zabieranie człowieka z ziemi na pokład śmigłowca;
- sanitarnej** – wyposażona w dwie gondole, rozmieszczone symetrycznie, po obu stronach, kadłuba, mieszczące dwóch chorych w pozycji leżącej;
- rolniczej** – wyposażona w zbiorniki podwieszane po obu stronach kadłuba z urządzeniem opylającym lub opryskującym;
- szkolnej** – posiadała podwójny-układ sterownic.

Do 1965 r. wyprodukowano kilka tysięcy śmigłowców SM-1. Użytkownikami ich były: Afganistan, Albania, Algieria, Austria, Brazylia, Bułgaria, Chiny, Czechosłowacja, Egipt, Finlandia, Indonezja Irak, Korea Północna, Mongolia, NRD, Kuba, Polska, Rumunia, Syria, Węgry, ZSRR.

Śmigłowiec Mi-6A to ciężki śmigłowiec transportowy. Produkowany w wersjach: transportowej, dźwigowej (tzw. latającego dźwigu), pasażersko-transportowej, sanitarnej i przeciwpożarowej. Mógł przewozić 65 żołnierzy desantu lub 41 rannych na noszach, w ładowni wewnętrznej 12000 kg ładunku, a na zaczepach zewnętrznych 8000 kg. W Polsce eksploatowany od 1974 r. Trzy egzemplarze Mi-6A zostały zakupione przez polskie firmy do wykonywania prac budowlano-montażowych i dźwigowych (dwa w 1974 i 1979 roku przez Instal i jeden w 1978 przez Elbud). Bazowały na lotnisku Chrcynno koło Nasielska. Przy wykorzystaniu tych śmigłowców wykonywano m.in. stawianie: słupów energetycznych linii przesyłowej z elektrowni Porąbka Żar, tuneli wentylacyjnych na dachu fabryki FSO na Żeraniu, kopuły na budynku liceum św. Augustyna na Mokotowie oraz masztu RTV na budynku Biblioteki Ekonomicznej w Poznaniu. W 1976 roku śmigłowiec o numerze SP-ITA (nr wojskowy 063) przetransportował podwieszony pomnik Władysława Jagiełły z Gliwic do Krakowa i postawił go na przygotowanym cokole. Po zakończonej operacji nadano mu imię „Jagiełło”. Fakt ten uwidoczono na fragmencie malowania w barwach Instal. Wszystkie trzy polskie śmigłowce zostały w styczniu 1986 roku

przekazane wojsku do 37. Pułku Śmigłowców Transportowych w Leżnicy Wielkiej koło Łęczycy. W sierpniu 1990 roku zostały wycofane ze służby. Dwa z nich sprzedano następnie na Ukrainę a eksponowany w MSP śmigłowiec (zakupiony pierwotnie przez Elbud – rejestracja SP-ITB) jest jedynym egzemplarzem jaki pozostał w Polsce.

Mi-8T średni śmigłowiec transportowy z podwójnym napędem turbinowym. Zaprojektowany w celu zastąpienia śmigłowców Mi-4 napędzanych jeszcze tłokowym silnikiem gwiazdowym. Prace nad nową maszyną rozpoczęły się w 1960 roku. Śmigłowce Mi-8 pojawiły się polskim lotnictwie wojskowym w 1968 roku. Były wykorzystywane do zadań transportowych, ale również w pracach montażowych obiektów wielkogabarytowych. Do najciekawszych misji tych śmigłowców niewątpliwie należy obsługa pielgrzymek papieskich Jana Pawła II w latach 1979 i 1983. Prezentowany eksponat służył w 37 Pułku Śmigłowców Transportowych w Leżnicy Wielkiej, następnie jako pomoc dydaktyczna w Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych w Zamościu, a po jego likwidacji w Centralnym Ośrodku Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych i Centrum Szkolenia Inżynieryjno – Lotniczego w Oleśnicy Śmigłowce Mi-8 produkowano w wersjach: pasażerskiej, pasażerskiej o podwyższonym komforcie („salonka”), transportowej, sanitarnej, ratownictwa, dźwigowej, uzbrojonej (zasobniki niekierowanych pocisków raketowych, przeciwpancerne kierowane pociski raketowe, bomby).

Koło Reńskie:

Urządzenie będące jednym z elementów kondycyjno – sportowego przygotowania do lotów, umożliwia wykonywanie obrotów wokół osi przechodzącej przez połowę sylwetki ćwiczącego. W zależności od przyjętej pozycji, obroty można wykonywać w dwóch płaszczyznach: sylwetka ćwiczącego przecina oś obrotu (obroty pionowe w prawo lub w lewo), sylwetka ćwiczącego jest równoległa do osi obrotu (obroty w przód lub w tył). Systematyczne ćwiczenia wykonywane na lotniczych przyrządach gimnastycznych pozwalają na kształtowanie orientacji przestrzennej oraz koordynacji wzrokowo ruchowej. Ćwiczenia te zwiększają odporność zmysłu równowagi pilota na zakłócenia orientacji przestrzennej w locie. Ponadto, dzięki ograniczeniu niekorzystnych symptomów wegetatywnych, trening pilotów na LPG przyczynia się do przyspieszenia doskonalenia cech pilotażu.

Żyroskop:

Urządzenie będące jednym z elementów kondycyjno – sportowego przygotowania do lotów, umożliwia równoczesne poruszanie się wokół trzech osi oraz zachowanie stanu równowagi w zadanym położeniu. Może być wytwarzany w trzech różnych kategoriach rozmiarów, co umożliwia w sposób optymalny dostosować rozmiar urządzenia do wzrostu ćwiczącego. Systematyczne ćwiczenia wykonywane na lotniczych przyrządach gimnastycznych pozwalają na kształtowanie orientacji przestrzennej oraz koordynacji wzrokowo ruchowej. Ćwiczenia te zwiększają odporność zmysłu

równowagi pilota na zakłócenia orientacji przestrzennej w locie. Ponadto, dzięki ograniczeniu niekorzystnych symptomów wegetatywnych, trening pilotów na LPG przyczynia się do przyspieszenia doskonalenia cech pilotażu.

Lopping:

Urządzenie będące jednym z elementów kondycyjno – sportowego przygotowania do lotów, umożliwia wykonywanie ruchów pionowych oraz obrotów wokół osi znajdującej się nad głową trenującego, zarówno w płaszczyźnie czołowej (przód i tył) oraz poprzecznie (w lewo i w prawo). Urządzenie umożliwia wykonywanie obu sposobów poruszania równocześnie. W trakcie wykonywania intensywnych obrotów na loopingu, trenujący poddawany jest pionowym przeciążeniom (głowa – nogi) sięgającym do 6 g. Systematyczne ćwiczenia wykonywane na lotniczych przyrządach gimnastycznych pozwalają na kształtowanie orientacji przestrzennej oraz koordynacji wzrokowo ruchowej. Ćwiczenia te zwiększają odporność zmysłu równowagi pilota na zakłócenia orientacji przestrzennej w locie. Ponadto, dzięki ograniczeniu niekorzystnych symptomów wegetatywnych, trening pilotów na LPG przyczynia się do przyspieszenia doskonalenia cech pilotażu.

Trójwspółrzędna, polska, mobilna stacja radiolokacyjna średniego zasięgu opracowana w Przemysłowym Instytucie Telekomunikacyjnym (PIT), w latach 80 – tych. Produkowana od 1992 r. Radar określa automatycznie trzy współrzędne wykrytych obiektów powietrznych i umożliwia automatyczne śledzenie ich tras. Rozbudowane układy przeciwwakłóceniowe zapewniają wysoką odporność na zakłócenia. Przy pomocy tradycyjnej metody obliczania różnicy czasu pomiędzy sygnałem wysłanym i odebrany mierzona jest odległość do celu. Wysokość obiektu określana jest tzw. metodą monoimpulsową, polegającą na emisji poprzez górną antenę (nadawczą) wiązki w kształcie cosecans² i odbioru przez antenę dolną (odbiorczą) ośmiu wiązek ułożonych pod różnym kątem w płaszczyźnie elewacji, których echa badane są przez układ odbiorczy by określić najsilniejsze echo – wskazujące cel. Prezentowana stacja jest w wersji przewoźnej (kontenery bez własnych środków ciągu) Stacja może występować również w wersji mobilnej. Prezentowany eksponat służył w 3 Batalionie Radiotechnicznym w Sandomierzu oraz w jednostkach podległych 8. Szczycieńskiemu Batalionowi Radiotechnicznemu w Lipowcu.

Radar pełnokohorentny z sygnałem złożonym. Nadajnik – wzmacniacz amplitronowy przestrajany od impulsu do impulsu, pracuje z diversity F. Obróbka sygnału odebranego – cyfrowa. Określa automatycznie 3 D. Automatyczne śledzenie 100 tras.

Star 266 nr. rej. UHO 7968, ze specjalną zabudową umożliwiającą kierowanie ruchem lotniczym. Wozy tego typu były użytkowane na lotniskach wojskowych stałych oraz polowych, a także podczas ćwiczeń na tzw. Drogowych Odcinkach Lotniskowych (DOL). Samochody zabudowane w taki sposób były ewenementem w państwach Układu Warszawskiego. Nigdzie oprócz Polski nie

stosowano tego typu mobilnych stanowisk kierowania lotami. Pierwsze tego typu zabudowy pojawiły się pod koniec lat 40-tych. Na początku powstawały na podwoziach samochodów Lublin-51 (GAZ-51), następnie Star 25, i wreszcie Star 266. Startowe Stanowiska Dowodzenia (SSD) w zasadzie od początku otrzymywały specjalne malowanie w postaci biało- czarnej szachownicy, stąd przylgnęła do nich potoczna nazwa „Krasula”. W startowym stanowisku dowodzenia zazwyczaj pracowało czterech obsługujących. Kierownik lotów, meteorolog, planszecista oraz przedstawiciel batalionu ubezpieczenia lotów. STAR 266 to podstawowy terenowy samochód ciężarowy średniej ładowności Wojska Polskiego od lat 70-tych. Produkcja seryjna w Fabryce Samochodów Ciężarowych „STAR” w Starachowicach trwała w latach 1973-2000. Zastąpił w produkcji samochody rodziny STAR 66 – 660. W toku wieloletniej eksploatacji okazał się bardzo udanym pojazdem, używanym w bardzo licznych wersjach zabudowy: od typowej ciężarówki ze skrzynią, przez nadwozia zamknięte, specjalne (radiostacje, mobilne warsztaty, dowódczo-sztabowe, polowe stacje ładowania akumulatorów, aparatownie, stacje radiowo-nasłuchowe, pojazdy obsługi lotnisk), aż po cysterny, koparki, dźwigi. Star 266 zdobył także uznanie zagranicą. Wyeksportowano łącznie 4659 sztuk do ZSRR, Węgier, Angoli, Jemenu, Libii i Birmy.

ZESTAW S-75 „WOŁCHOW”

Silnik: dwustopniowy; pierwszy stopień na paliwo stałe (12 lasek prochowych), drugi stopień na paliwo ciekłe w postaci mieszaniny węglowodorów, ze stężonym kwasem azotowym jako utleniaczem

•**Głowica:** odłamkowo-burząca, o masie 195 kg, żeliwny odlew dzielący się na 8000 odłamków w chwili wybuchu 113 kg mieszaniny trotylu z heksogenem, detonowana dwoma niezależnymi detonatorami: z przodu i z tyłu ładunku, przy pomocy radiozapalnika lub komendą ze stacji naprowadzania, wbudowany system autodestrukcji po minięciu celu na dużej wysokości.

Armata rodziny 52-K (KS-12) – holowane działo przeciwlotnicze. Lufa armaty posiada 24 bruzdy i zakończona jest hamulcem wylotowym. Pod lufą umieszczony jest hydrauliczny opornik, a nad nią hydropneumatyczny powrotnik. Oporopowrotnik wyposażony jest w regulator odrzutu w zależności od kąta podniesienia lufy. Zamek półautomatyczny ryglowany jest poprzez pionowy klin ślizgowy. Mechanizmy podniesieniowy i kierunkowy oparte są na pojedynczych sektorach kół zębatach. Podwozie dwuosiove czterokołowe. Działo wyposażone było w cztery mechaniczne podnośniki, na których było opierane w położeniu bojowym. W celu osłony obsługi działo posiada tarczę ochronną. Poza siłami zbrojnymi ZSRR podczas II wojny światowej w armaty te wyposażone były również oddziały Ludowego Wojska Polskiego. Po zakończeniu działań wojennych armaty przeciwlotnicze 85 mm wz. 1939 produkowane były licencyjnie w Polsce, w Hucie Stalowa Wola, w wersji KS-12. Prezentowany eksponat wykorzystywany był przez 61 Pułk Rakietowy Obrony Powietrznej w Skwierzynie.