Magiczny Kraków

Wejdź do środka historii lotnictwa – odkryj wnętrza samolotów

2026-10-14

Jak podróżował Jan Paweł II podczas swoich pielgrzymek po Polsce? Kto zajmował miejsca na pokładzie Lisunowa Li-2 i jakie zadania wykonywała ta konstrukcja w czasie wojny? Do czego służyła „Ciotka Ju" – pasażerom, wojskowym i załogom przemierzającym Europę? I co miało znaleźć się na pokładzie Flaminga, który projektowano jako następcę Wilgi? Tej jesieni odpowiedzi na powyższe pytania znajdziecie wchodząc do wnętrz eksponatów Muzeum Lotnictwa Polskiego.

Nie stój na zewnątrz – wejdź do środka

Samolot oglądany z ziemi może zachwycać rozmiarami, sylwetką i techniczną precyzją. Jednak dopiero po przekroczeniu progu kabiny zmienia się perspektywa.

Nagle pojawiają się pytania, których nie wywołuje nawet najlepsza fotografia: Kto tutaj siedział? Jak wyglądała podróż? Co widziała załoga? Jak brzmiała ta maszyna podczas lotu?

Właśnie dlatego możliwość wejścia do wnętrza historycznego statku powietrznego jest czymś więcej niż dodatkową atrakcją. To inny sposób obcowania z zabytkiem – bardziej bezpośredni, zmysłowy i osobisty.

– Z badań satysfakcji zwiedzających, które przeprowadziliśmy wynika, że możliwość wejścia do środka historycznego statku powietrznego jest jednym z najciekawszych doświadczeń naszych gości. Kontakt z wnętrzem maszyny daje zupełnie inne poczucie obcowania z historią – pozwala nie tylko zobaczyć eksponat, ale na chwilę znaleźć się w jego przestrzeni i lepiej zrozumieć jego funkcję. To doświadczenie, które często pozostawia bardzo osobiste i niezwykłe wspomnienia. Udostępnianie wybranych eksponatów od wewnątrz jest jednym ze sposobów, w jaki chcemy przybliżać historię lotnictwa – nie tylko poprzez opowieść, ale także poprzez bezpośrednie doświadczenie – mówi Tomasz Kosecki, Dyrektor Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

- Śmigłowiec Mil Mi-8S
- Amiot AAC.1 Toucan (Junkers Ju 52/3m g14e)
- Lisunow Li-2
- PZL-105L Flaming

Za każdą z tych konstrukcji kryje się inna opowieść: o ludziach, którzy nimi podróżowali, o zadaniach, które wykonywały, i o czasach, w których przyszło im służyć.

W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie te opowieści można poznać z niezwykle bliskiej perspektywy. Do tych wybranych statków powietrznych można wejść, zająć miejsce pasażera, zajrzeć do kabiny i choć na chwilę przyjąć perspektywę tych, którzy przed laty eksploatowali dzisiejsze muzealne eksponaty.

Mil Mi-8S – „Śmigłowiec papieski”

Jeszcze tylko w październiku Muzeum udostępnia zwiedzającym wnętrze jednego ze swoich najbardziej rozpoznawalnych eksponatów – śmigłowca Mil Mi-8S, znanego jako „Śmigłowiec Papieski”.

To maszyna szczególna nie tylko ze względu na swoją konstrukcję, lecz także na miejsce, jakie zajmuje w historii najnowszej Polski. Śmigłowce Mi-8 wykorzystywano podczas wszystkich pielgrzymek Jana Pawła II do Polski. Nasz egzemplarz nr 620 służył w 1983 i 1997 r. – na jego pokładzie Papież odbył lot nad Tatrami.

Muzealny egzemplarz jest więc jednocześnie świadectwem kunsztu konstruktorów i uczestnikiem wydarzeń, które dla milionów Polaków miały znaczenie daleko wykraczające poza historię techniki.

Mi-8 należał do najbardziej rozpowszechnionych śmigłowców na świecie. Wersja Mi-8S była wariantem pasażersko-dyspozycyjnym, przeznaczonym do przewozu kilku–kilkunastu osób w warunkach zapewniających większy komfort podróży.

W październiku wnętrze Mi-8S można zwiedzać w godzinach 10.30–11.00 oraz 14.30–15.00.

To ostatnia w tym roku okazja. Od listopada do kwietnia wnętrze śmigłowca zostanie wyłączone ze zwiedzania, aby chronić jego zabytkową substancję przed niekorzystnym wpływem wilgoci.

„Ciotka Ju” i jej francuska droga do Krakowa

Od 6 października zwiedzający mogą również zajrzeć do wnętrza jednego z najbardziej charakterystycznych samolotów transportowych pierwszej połowy XX wieku – Amiot AAC.1 Toucan (Junkers Ju 52/3m g14e), znajdującego się w Hangarze Głównym Muzeum.

Ju 52/3m został oblatany w 1932 roku. Trzy silniki, charakterystyczne faliste metalowe poszycie i niezwykła jak na swoje czasy trwałość sprawiły, że szybko stał się jedną z ikon przedwojennego lotnictwa. Nadano mu pieszczotliwy przydomek „Tante Ju” – „Ciotka Ju”.

Muzealny egzemplarz imponuje również skalą: jego rozpiętość wynosi 29,21 m, długość niemal 19 m, a trzy dziewięciocylindrowe silniki BMW 132 rozwijały po 830 KM.

Jednak w przypadku tego samolotu liczby są dopiero początkiem opowieści.

Podczas II wojny światowej Niemcy uruchomili produkcję samolotów Ju 52/3m w zakładach Amiot w okupowanej Francji, a po wojnie Francuzi kontynuowali produkcję. Muzealny Toucan powstał we Francji w 1946 roku, już po zakończeniu II wojny światowej. Był jednym z 415 egzemplarzy AAC.1 Toucan wyprodukowanych na bazie konstrukcji Junkersa. Służył we francuskich siłach powietrznych, później w lotnictwie portugalskim, a następnie trafił do Imperial War Museum w Duxford. W 2013 roku rozpoczął kolejny, muzealny rozdział swojej historii – tym razem w Krakowie.

Wnętrze Toucan można zwiedzać codziennie w godzinach 11.30–12.30 oraz 15.30–16.30.

Możliwe jest również zwiedzanie wnętrza samolotu w innych terminach w ramach usługi przewodnickiej.

Dopiero po wejściu do środka łatwiej zrozumieć skalę tej konstrukcji. Kadłub przestaje być odległą sylwetką oglądaną zza bariery. Staje się przestrzenią, w której można niemal wyobrazić sobie dawnych pasażerów i załogi, ich podróże, rozmowy i codzienność.

Li-2 - legenda transportu lotniczego

Kolejną maszyną, której wnętrze można poznać bliżej w ramach usługi przewodnickiej, jest Lisunow Li-2 – radziecka wersja licencyjna słynnego amerykańskiego Douglasa DC-3.

Trudno przecenić znaczenie DC-3 dla historii światowego transportu lotniczego. Związek Radziecki zakupił licencję na jego produkcję w 1938 roku, a następnie konstrukcję dostosowano do miejscowych warunków i możliwości produkcyjnych. Seryjna produkcja rozpoczęła się pod koniec 1939 roku pod nazwą PS-84, a od 1941 roku samolot nosił oznaczenie Li-2.

Krakowski egzemplarz został wyprodukowany w 1943 roku. Najpierw służył w lotnictwie radzieckim, po wojnie trafił do lotnictwa polskiego, a w latach 1950–1974 wykorzystywano go w Oficerskiej Szkole Lotniczej.

Jego ostatni lot odbył się 13 maja 1974 roku na trasie Dęblin–Kraków. Dziesięć lat później samolot zasilił kolekcję Muzeum.

Prawie 29 metrów rozpiętości, 19 metrów długości, dwa silniki o mocy po 1000 KM i zasięg 2400 km – to parametry, które robią wrażenie nawet dzisiaj.

Ale jeszcze więcej mówi o tej maszynie jej wnętrze. Wejście do kabiny pozwala zobaczyć, jak naprawdę wyglądała przestrzeń transportowa jednej z najważniejszych konstrukcji lotniczych XX wieku.

Flaming. Polska konstrukcja, która miała rozpocząć nowy rozdział

Do kolejnego eksponatu można wejść od wtorku do niedzieli, w godzinach otwarcia Muzeum. To PZL-105L Flaming, prezentowany w Gmachu Głównym.

Flaming miał być następcą popularnej PZL-104 Wilga i odpowiedzią na potrzeby nowoczesnego lotnictwa wielozadaniowego.

Prototyp nowej konstrukcji oblatano w 1989 roku, a w 1991 roku w powietrze wzbił się kolejny prototyp – PZL-105L, wyposażony w nowy silnik. Założenia były ambitne: samolot miał służyć m.in. do holowania szybowców, szkolenia spadochronowego, transportu, zadań patrolowych i sanitarnych. Planowano również jego eksport, przede wszystkim do Stanów Zjednoczonych i Kanady.

Do produkcji seryjnej jednak nie doszło.

Magiczny Kraków

Dlatego muzealny Flaming jest czymś więcej niż interesującym samolotem. To trzeci prototyp konstrukcji, która miała stać się kolejnym ważnym polskim samolotem użytkowym, lecz pozostała na etapie projektu i prób w locie.

Sześciomiejscowa kabina, szerokie drzwi ułatwiające załadunek i desant spadochroniarzy, rozpiętość 12,7 m, maksymalna prędkość 260 km/h i zasięg 950 km – wszystko podporządkowano idei wszechstronności. Napęd stanowił 360-konny silnik gwiazdowy M-14P.

Wejście do wnętrza Flaminga pozwala więc zobaczyć nie tylko kabinę prototypowego samolotu. To również spotkanie z fragmentem historii polskiej myśli konstrukcyjnej i ambicji przemysłu lotniczego przełomu lat 80. i 90.

Zobacz więcej

Muzeum Lotnictwa Polskiego to miejsce, w którym historię lotnictwa można poznawać na wiele sposobów: poprzez dokumenty, fotografie, wiedzę przewodników i muzealników, ale również poprzez bezpośredni kontakt z zachowanym zabytkiem.

Dlatego planując wizytę, warto sprawdzić godziny udostępniania wnętrz i zaplanować zwiedzanie tak, aby nie poprzestać na obejrzeniu samolotu z zewnątrz.

Wejdź do kabiny. Usiądź w miejscu pasażera. Spójrz na maszynę z perspektywy tych, którzy kiedyś naprawdę nią latali.

Bo czasem najpełniej historię poznaje się nie wtedy, gdy patrzymy na nią z dystansu, lecz wtedy, gdy na chwilę znajdujemy się w samym jej środku.