

Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

Ernest Klauziński

Największe w Polsce muzeum poświęcone tematyce lotniczej utworzone zostało w 1964 roku. Zlokalizowane jest na terenie dawnego lotniska Rakowice-Czyżyny, jednego z najstarszych tego typu obiektów na świecie. Bogate zbiory podzielone zostały na:

1. Ekspozycję plenerową - głównie samoloty i śmigłowce używane w okresie powojennym w polskim lotnictwie wojskowych i cywilnym a także kilka maszyn zagranicznych użytkowników podarowane na rzecz muzeum

2. Mały hangar - unikalny na skalę światową zbiór samolotów pochodzących z lat 1909

Złoty MiG 21MF jest jednym z najatrakcyjniejszych pod względem barw eksponatów muzeum



Jeden z najśłynniejszych myśliwców II wojny światowej - Supermarine Spitfire (wersja Mk. XVI LF) prezentowany jest w dużym hangarze

- 1920, w tym maszyny wojskowe z okresu I wojny światowej

3. Duży hangar - samoloty i śmigłowce wojskowe oraz cywilne (m.in. Spitfire, PZL P-11c, PWS-26) oraz kolekcja polskich szybowców

4. Ekspozycję silników - najróżniejsze rodzaje napędów lotniczych - od silników z okresu I wojny światowej po współczesne turbodruztowe

5. Wystawę „Swego nie znacie” - samoloty z pionierskiego okresu lotnictwa, zachowane w różnym stanie

By trafić do muzeum należy jadąc ul. Jana Pawła II skręcić w małą boczną uliczkę (również Jana Pawła II) prowadzącą w głąb parku. Mimo tabliczki niektórzy mają problem z odnalezieniem właściwego skrzyżowania, zwłaszcza, jeśli to pierwsza wizyta w MLP. Gdy już się uda, w miarę bez kłopotów dojedziemy pod bramę obiektu. Do niedawna nie było większych problemów z miejscami do parkowania, tym bardziej, że obsługa pozwalała zwiedzającym pozostawiać samochody już na terenie MLP (po-



Su-22M4, ekspozycja plenerowa



Najnowsze nabytki MLP - F-104 (u góry) i F-84 (u dołu)

mimo znaku zakazu wjazdu). W chwili obecnej trwają prace remontowe i rozbudowa muzeum, dlatego trzeba pozostawiać auta przed bramą, ale na ogół nie ma poważniejszych kłopotów ze znalezieniem miejsca.

Ceny biletów nie odstrasza (ok. 5 - 7 zł), zwłaszcza, że zniesiono dodatkową opłatę za fotografowanie. Na terenie muzeum są oczywiście łazienki, całkiem dobrze utrzymane oraz sklepik gdzie można kupić coś do zjedzenia.

Większą część terenu stanowi ekspozycja plenerowa. Zgodnie z tym, co już wspominałem są to głównie maszyny używane w Polsce w latach powojennych od Lim-ów 1 (licencyjnych MiGów-15) po MiG-a 29 i Su-22M4, a także śmigłowce Mi-2 i Mi-4 w różnych wersjach, samoloty VIP-ów - Il-14, Jak-40, pasażerski Tu-134 oraz kilka maszyn w czasach swojej świetności służących w siłach powietrznych państw spoza bloku wschodniego - m. in. Viggen, Draken, Thunderjet, Mirage III, F-104. Warunki do fotografowania są bardzo dobre i dopóki nie robimy czegoś zagrażającego eksponatom można zajrzeć praktycznie wszędzie. Oczywiście obowiązuje zakaz wchodzenia na nie, ale to również nie jest problem - teren MLP

otacza wał ziemny, z którego można zrobić ujęcia od góry. Mimo wszystko nie jest idealnie. Samoloty są upchane dość ciasno, co często przeszkadza, szczególnie, jeśli chcemy zrobić zdjęcie jednego tak, by nic nie weszło w kadr. Nie jest to wina muzeum - miejsca jest sporo, ale eksponatów jeszcze więcej (ten problem może jednak niedługo zostać rozwiązany gdy zakończona zostanie budowa nowych hal wystawowych). Placówka ponosi jednak winę za nagminnie nie wykoszone trawniki. Nie twierdę, że w ogóle ich nie koszą, ale bardzo często się zdarza, że pod niektóre samoloty ciężko się wcisnąć nie tylko dlatego, że mają bardzo nisko umieszczone skrzydła ale również ze względu na rosnącą pod nimi trawę, pokrzywy też czasem się trafiają. Nie jest to poważny problem, ale mogłoby być lepiej.

Znaczne postępy poczyniono w kwestii renowacji stojących pod gołym niebem maszyn - do niedawna spora ich część była w dość kiepskim stanie, przynajmniej jeśli chodzi o stan powłok lakierniczych. Do ideału jeszcze daleko, w dalszym ciągu kondycja części samolotów nie wzbudza zachwytu, ale widać, że idzie ku lepszemu - sukcesywnie odnawiane są kolejne eksponaty.

Dobre wrażenie robią ekspozycje w hangarach - samoloty są na ogół w bardzo dobrym stanie, raczej czyste. W zasadzie maszyny te są „ogrodzone” taśmami i teoretycznie nie ma do nich bezpośredniego dostępu, ale w każdej z hal zawsze siedzi pracownik muzeum - wystarczy poprosić o możliwość podejścia do samolotu nieco bliżej, by móc zrobić zdjęcia detali. Nigdy nie zdarzyło mi się by mi odmówiono wstępu poza taśmy. Problemem dla fotografów jest kiepskie oświetlenie wewnątrz. Dość jasno jest w pomieszczeniu z ekspozycją maszyn z lat 1909-1920, po odpowiednim podbiciu ISO da się robić zdjęcia z ręki również w dużym hangarze. Prawdziwe kłopoty zaczynają się jednak w hali silników. Panuje w niej przyjemny półmrok, ale nawet przy bardzo wysokim ISO czasy naświetlania są dość długie - jeśli chcemy zrobić większą ilość zdjęć najlepiej zabrać statyw. Można próbować użycia lampy błyskowej (w MLP nie ma żadnych ograniczeń w posługiwaniu się fleszem), ale efekty mogą rozczarować, zwłaszcza jeśli będziemy starać



Trzy zdjęcia prezentujące jak stłoczone są miejscami samoloty prezentowane w plenerze. Pomysł ustawienia obok siebie kilku wersji MiG-ów 21 i nazwanie tej części ekspozycji Aleją MiG-ów był mimo wszystko całkiem dobry

się wykorzystać światło odbite. Nie pomagają nawet maksymalne podbicie siły błysku lampy. Dobrym sposobem bywa użycie dyfuzora, podbicie siły błysku i „palenie” fleszem na wprost. Dodatkowym utrudnieniem jest kolor i kształt silników - większość z nich jest czarnych i matowych, pełnych zaciemionych zakamarków - dobre zdjęcia da się zrobić, ale wymaga to trochę gimnastyki. Podobne warunki panują w



Detal jednego z silników prezentowanych w silnikowni. By uzyskać takie naświetlenie musiałem użyć zewnętrznej lampy błyskowej z dyfuzorem, ustawić palnik na wprost i podbić siłą błysku.

hali wystawy „Swego nie znacie” - statyw będzie bardzo przydatny.

Dodatkowymi atrakcjami muzeum są szczątki maszyn z okresu II wojny światowej, elementy wyposażenia samolotów (np. stacje radiolokacyjne, uzbrojenie) a także prezentowane między dużym hangarem a halą silników przeciwlotnicze zestawy rakietowe. Dla miłośników lotnictwa istotne jest również to, co w powietrzu - oglądając ekspozycję plenerową mamy szansę „ustrzelić” w locie samoloty pasażerskie podchodzące do lądowania na lotnisku w Balicach.

Ogólna ocena Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie jest bardzo pozytywna - jest to miejsce pozwalające ciekawie spędzić czas i zrobić mnóstwo fotografii.

Zalety:

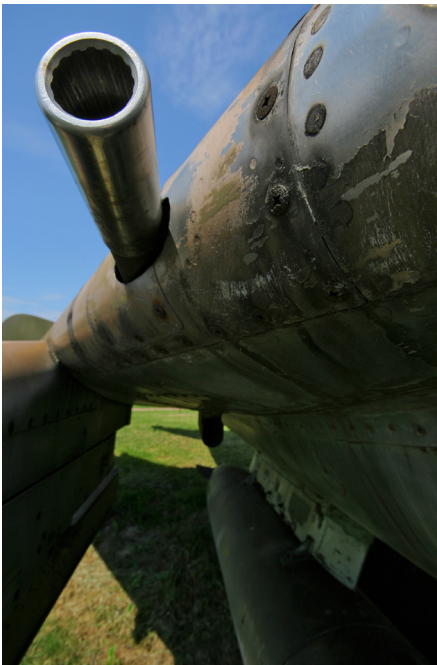
1. Duża ilość prezentowanych samolotów, śmigłowców i szybowców
2. Unikalny na skalę światową charakter kolekcji - część eksponatów to maszyny zachowane tylko w jednym egzemplarzu
3. Różnorodność warunków fotograficznych - plener, pomieszczenia
4. Łatwy dojazd, nie tylko samochodem
5. Wystarczająca ilość miejsc parkingowych (z zastrzeżeniem, że trwający obecnie remont może powodować pewne utrudnienia)
6. Pomocna obsługa muzeum, przyjazne nastawienie pracowników do zwiedzających
7. Dobre zaplecze sanitarne, sklepik spożywczy
8. brak ograniczeń w fotografowaniu, także z fleszem



W takim stanie jest niestety Tu-134A, największy samolot w muzeum.



Wysoka trawa utrudnia wykonywanie zdjęć - choćby detali podwozia samolotu.



9. Niska cena biletów wstępu

Wady:

1. Kiepski stan niektórych eksponatów ekspozycji plenerowej
2. Nadmierne stłoczenie samolotów na ekspozycji plenerowej i w dużym hangarze (przynajmniej do czasu zakończenia budowy nowych hal muzealnych)
3. Problemy z oświetleniem w hangarach
4. Nieco utrudniony przez wysoką trawę dostęp do niektórych samolotów i śmigłowców na ekspozycji plenerowej

Ocena końcowa od 1 do 10

Dojazd - 7/10

Parking - 6/10

Zaplecze gastronomiczne i sanitarne - 7/10

Warunki fotografowania - 9/10

Dostępność obiektów do fotografowania - 10/10

Atrakcyjność obiektów do fotografowania - 10/10

Łączna ocena - 8/10

