



DZIEŃ OTWARTY LOTNISKA W DARŁOWIE

DARŁOWO Piknik Lotniczy

www.pikniklotniczy.darlowo.info



piątek, 22 sierpnia 2014, godz. 10⁰⁰-15⁰⁰

wystawa statyczna samolotów i śmigłowców

pokaz specjalistycznego wyposażenia jednostki

pokaz ewakuacji załogi śmigłowca

Aviateam.pl

www.pikniklotniczy.darlowo.info

lubie^ędarłowo

www.darlowo.pl

Informacje przydatne:

1. Piknik odbywać się będzie na terenie lotniska Darłowskiej Grupy Lotniczej – Darłówko Zachodnie (wejście od ul. Lotników Morskich).
2. Na teren Pikniku Lotniczego możliwy będzie dostęp tylko za pośrednictwem specjalnej linii autobusowej.
3. Autobusy kursować będą na trasie Darłówko Zachodnie (brama JW.) – Lotnisko w godzinach 10:00 – 15:00.
4. Na Piknik Lotniczy warto zabrać ze sobą: parasole, koce i sprzęt piknikowy, okulary przeciwsłoneczne, nakrycie głowy chroniące przed słońcem a także wodę mineralną.

Na teren wojskowy zabrania się wносить: alkoholu, niebezpiecznych narzędzi i materiałów.

Na terenie Jednostki Wojskowej, gdzie odbywać się będzie Dzień Otwarty Lotniska możliwe będzie poruszanie się tylko w strefach dozwolonych dla ruchu turystycznego.

Organizator nie zapewnia miejsc postojowych na terenie Jednostki Wojskowej.

Sugerowane parkingi: Darłówko Zachodnie: parkingi przy ul. Nadmorskiej, Kapitańskiej, Admiralskiej, Bosmańskiej, Marynarskiej, Południowej, Dorszowej, Zygmunta III Wazy, Wilków Morskich.

OKRĘTY 8 FLOTYLLI OBRONY WYBRZEŻA W DARŁOWIE

ORP "DRUŻNO"

21 SIERPNI

GODZ. 8:00 - 20:00

22 SIERPNI

GODZ. 15:00 - 20:00

NABRZEŻE USTECKIE
PRZY MOŚCIE
DARŁÓWKO WSCHODNIE

Szanowni Państwo

Kiedy dwa lata temu z okazji wręczenia sztandaru naszej jednostce oraz 50-lecia lotnictwa na ziemi darłowskiej wspólnie z władzami Darłowa organizowaliśmy Morskie Pokazy Lotnicze, nikt z nas nie przypuszczał, że impreza o charakterze dość lokalnym spotka się z tak szerokim odzewem zarówno entuzjastów lotnictwa, jak i mieszkańców i gości Darłowa. Gwiazdą pokazów byli piloci z Bałtyku – 4 samoloty JAS 39 Gripen Szwedzkich Sił Powietrznych, ale swój wkład zaznaczyli też koledzy z Sił Powietrznych, Lotnictwa Wojsk Lądowych i oddziału Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa z Darłowa. Swoją rolę odegrała też bałtycka pogoda i wspaniałe miejsce – falochron i nabrzeże Darłówka Wschodniego.

W tym roku proponujemy zmianę formuły z „ZOBACZYŁEŚ” na „DOTKNIJ”. Samoloty i śmigłowce 43. i 44. Bazy Lotnictwa Morskiego, które brały udział w pokazach w 2012 roku zaprezentujemy na wystawie statycznej. Zaprezentowany zostanie też sprzęt zabezpieczający loty Darłowskiej Grupy Lotniczej oraz inne atrakcje przygotowane przez zaprzyjaźnione służby mundurowe i miasto Darłowo. Lotnisko w Darłowie ma swoją ciekawą historię, a obiekty militarne z lat 30. i 40. ubiegłego wieku są jedynymi w swoim rodzaju na terenie Polski. Nie możemy zagwarantować dobrej pogody, ale gwarantujemy serdeczne przyjęcie i możliwość zajęcia miejsca za sterami naszych samolotów i śmigłowców.

Zapraszamy serdecznie!

Dowódca 44. Bazy Lotnictwa Morskiego
kmdr pil. Jarosław ANDRYCHOWSKI

Dowódca Darłowskiej Grupy Lotniczej
kmdr por. pil. Cezary WIATRAK

Szanowni Państwo,



Kiedy Darłowiak zostanie poproszony o zwięzłe opowiedzenie w kilku słowach o swoim mieście najczęściej mówi o morzu, plaży, akwaparku, gotyckim zamku, królu Eryku, rybackim porcie i – od niedawna – naszej jachtowej marinie.

Ale przecież Darłowo od ponad półwiecza kojarzy się nierozdzielnie z Lotnictwem Marynarki Wojennej.

Na budowę wizerunku czternastotysięcznego Darłowa jako miasta bezpiecznego ma między innymi istnienie 44. Kaszubsko-Darłowskiej Bazy Lotnictwa Morskiego oraz Brzegowej Stacji Ratowniczej SAR. Jest to jedno z nielicznych miejsc na Polskim Wybrzeżu, które poza plażą i morzem charakteryzuje się czymś wyjątkowym. Przyjęło się więc mówić, że Darłowo jest domem dla śmigłowców Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej.

Chcąc Państwu umożliwić bliższe poznanie sprzętu latającego pływającego serdecznie zapraszam już **22 sierpnia** na wycieczkę na Lotnisko Wojskowe w Darłowie, gdzie **odbędzie się Piknik Lotniczy**.

Tym razem, jako współorganizatorzy, przyjęliśmy formę statycznej wystawy aby umożliwić jeszcze bliższe poznanie maszyn, a nawet bezpośrednie stanięcie za ich sterami. Piknik będzie idealną okazją do obejrzenia z bliska, a nawet wejścia na pokład maszyn, które na co dzień są niedostępne dla zwykłych „śmiertelników”.

Rozmowy z pilotami i obsługą statków powietrznych, możliwość fotografowania samolotów i śmigłowców to doskonała atrakcja nie tylko dla miłośników lotnictwa.

Zapraszam do udziału w tej znakomitej imprezie.

Arkadiusz Klimowicz
Burmistrz Darłowa

52 LATA LOTNICTWA MORSKIEGO NA ZIEMI DARŁOWSKIEJ



44. Baza Lotnictwa Morskiego – jest jednostką bojową Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej przeznaczoną do poszukiwania, wykrywania, śledzenia i niszczenia okrętów podwodnych i rozpoznania okrętów nawodnych przeciwnika, samodzielnie i we współdziałaniu z okrętowymi grupami poszukująco-uderzeniowymi (OGPU), naprowadzania lotniczych i okrętowych grup uderzeniowych (LGU, OGU) na różnorodne rozpoznane obiekty nawodne przeciwnika, a także wykonywanie zadań ratowniczych na lądzie i morzu.

Pierwsza Baza Lotnictwa Morskiego została zorganizowana na niemieckim lotnisku w Pucku, gdzie od 1923 r. funkcjonowała jako Morski Dywizjon Lotniczy.

Doświadczenia II wojny światowej wykazały, iż do prowadzenia działań bojowych na morzach zamkniętych, takich jak Bałtyk, niezbędne jest specjalne lotnictwo morskie lub wchodzące w skład Marynarki Wojennej lotnictwo lądowe. Niewielki obszar Morza Bałtyckiego pozwala samolotom bazującym na lotniskach lądowych dotrzeć w krótkim czasie do każdego punktu na jego powierzchni, wykonać zadanie i powrócić na własne lub zapasowe lotnisko.

Wiosną 1948 r. dowództwo wojsk lotniczych rozpoczęło formowanie eskadry lotnictwa dla potrzeb sił morskich, włączonej 18 października tego roku w skład Marynarki Wojennej i rozmieszczonej na lotnisku w Wicku Morskim. W maju 1949 r. eskadrę lotnictwa MW przeniesiono na lotnisko w Słupsku.

23 września 1962 r. – zarządzeniem Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego została powołana do życia 28. Eskadra Lotnictwa Ratowniczego z miejscem postoju w Darłowie, wyposażona w śmigłowce SM-1 i SM-2.

1965 r. – do wyposażenia jednostki zostały wprowadzone śmigłowce Mi-4, przeznaczeniem których było wykrywanie i zwalczanie okrętów podwodnych. Dowódcą grupy śmigłowców ZOP został kpt. pil. J. Ciechoński.

1966 r. – jednostkę wyposażono w samoloty AN-2, służące do celów patrolowych. Dowódcą grupy został kpt. pil. J. Lisiecki.

1968 r. – na wyposażenie kluczy ratowniczych wprowadzony został śmigłowiec Mi-2R.

1978 r. – skierowanie por. J. Litwina na trzecią wyprawę polarną PAN na Antarktydę, gdzie jako pierwszy polski pilot 12 grudnia wykonał lot ze stacji King George na południowych Szetlandach.

1 grudnia 1983 r. – rozkazem Dowódcy MW eskadrę przeformowano na pułk. W początkach lat osiemdziesiątych pułk składał się z dwóch eskadr i został uzbrojony w nowy sprzęt. Eskadrę ZOP tworzyły śmigłowce Mi-14 Pł, natomiast eskadrę ratowniczą wyposażoną w śmigłowce Mi-2R uzupełniły nowoczesne śmigłowce ratownicze Mi-14PS.

Pierwsza akcja

Pierwsza akcja ratownicza przeprowadzona została 28 lipca 1964 r. Udział w niej wzięli piloci: por. T. Jakubowicz i por. J. Łapkin oraz ratownicy: bsmt C. Czerwinka i mat G. Adamski.

Aktualnie Dowódcą 44. Bazy Lotnictwa Morskiego w Siemirówcach jest **kmdr pil. Jarosław ANDRYCHOWSKI**, a Dowódcą Grupy Lotniczej w Darłowie jest **kmdr por. pil. Cezary WIATRAC**.

dzielny oddziałem lotniczym pod nazwą 40. Eskadra Zwalczania Okrętów Podwodnych i Ratownictwa.

23 września 1994 r. – Prezydenta RP nadał aktom jednostce sztandar, który został ufundowany przez społeczność regionu Darłowa jako znak uosabiający Rzeczpospolitą Polską, symbol najwyższych wartości, sławy wojennej i tradycji oraz wierności, honoru i męstwa, których Ojczyzna wymaga od swych żołnierzy. Posiadała także nazwę wyróżniającą: „Darłowska”. Ponadto 23 września jednostka obchodziła swoje święto jako dzień upamiętniający utworzenie lotnictwa na ziemi darłowskiej.

1 stycznia 1995 r. – w Marynarce Wojennej utworzono nowy związek taktyczny – Gdyńską Brygadę Lotnictwa Marynarki Wojennej RP.

1 lipca 1995 r. – eskadrę podzielono na dwie niezależne, współpracujące ze sobą jednostki: 2. Darłowski Dywizjon Lotniczy i 4. Batalion Zabezpieczenia, wchodzące w skład Gdyńskiej Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej.

1 stycznia 2003 r. – jednostka przechodzi kolejną restrukturyzację i funkcjonuje jako 29. Darłowska eskadra lotnicza.

7 kwietnia 2005 r. – sztandar nadany przez Prezydenta RP w wyniku zmiany nazwy jednostki został potwierdzony Decyzją Ministra Obrony Narodowej. Na mocy tej decyzji 29. „Darłowska” eskadra przejęła i kontynuowała tradycje poprzednich jednostek lotniczych.

1 stycznia 2011 r. – jednostka przechodzi następną z kolejnych restrukturyzacji – wchodzi w skład 44 Bazy Lotnictwa Morskiego w Siemirówcach i funkcjonuje jako Grupa Lotnicza w Darłowie.

Dowódcy

- kpt. pil. Stanisław Piekara (1963-1966)
- kmdr ppor. pil. Józef Grzanka (1966-1969)
- kmdr mgr pil. Mieczysław Pawlicki (1969-1983)
- kmdr por. dypl. pil. Zbigniew Smolarek (1983-1986)
- kmdr por. dypl. pil. Wacław Tylenda (1986-1988)
- kmdr dypl. pil. Mieczysław Jastrzębski (1988-1991)
- kmdr dypl. pil. Roman Morawiec (1991-1994)
- kmdr por. dypl. pil. Wiesław Kusalewicz (1994-1997)
- kmdr por. mgr pil. Dariusz Majewski (1997-2002)
- kmdr por. dypl. pil. Wiesław Cuper (2003-2005)
- kmdr por. dypl. pil. Tomasz Pecherzewski (2005-2007)
- kmdr por. dypl. pil. Paweł Smereka (2007-2010)

Komandor pil. Jarosław Andrychowski jest absolwentem dęblińskiej „Szkoły Orłąt” z 1978 roku oraz Akademii Marynarki Wojennej z 2000 roku.

Od 1994 roku związał się z Lotnictwem Marynarki Wojennej. Pełnił służbę na stanowiskach w 18. Eskadrze Lotnictwa Ratowniczo-Łącznikowego MW, 1. Puckim Dywizjone Lotniczym, na stanowisku specjalisty w Szefostwie Lotnictwa MW oraz w pionie szkolenia Dowództwa Brygady Lotnictwa MW na stanowisku szefa sekcji szkolenia lotniczego.

Od kwietnia 2007 roku do grudnia 2010 roku dowodził 30. Kaszubską Eskadrą Lotniczą w Siemirówcach. W powietrzu spędził 6450 godzin, w tym 2100 na samolotach typu An-28.

Zgodnie z decyzją Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 grudnia 2010 roku objął obowiązki dowódcy 44. Bazy Lotnictwa Morskiego stacjonującej na lotniskach w Siemirówcach i Darłowie.





Uratowali litewskiego marynarza

W piątek, 8 listopada 2013, załoga śmigłowca uczestniczyła w akcji ratowniczej na Bałtyku. Pomocy potrzebował marynarz z litewskiego statku „Victoria” znajdującej się około 19 mil morskich na północny wschód od Ustki.

Poszkodowany mężczyzna doznał urazu głowy i wymagał transportu do szpitala.

Maszyna dowiedziona przez kmdr por. pil. Romana Okoniewskiego wystartowała o godzinie 4.52 i po blisko 40 minutach lotu znajdowała się już nad litewską jednostką. Na jej pokład opuszczony został ratownik, który przygotował poszkodowanego do podjęcia na pokład śmigłowca za pomocą noszy. Po około 20 minutach poszkodowany został podjęty na pokład ratowniczej „czternastki”, a załoga obrała kurs powrotny w kierunku lądu. O godzinie 6.10 Mi-14PŁ/R wylądował na lotnisku MW w Darłowie, gdzie mężczyzna w stanie stabilnym został przekazany obsadzie karetki pogotowia.

Skład załogi śmigłowca Mi-14PŁ/R: kmdr por. pil. Roman Okoniewski (dowódca załogi), kpt. mar. pil. Sławomir Krzyszcak (drugi pilot), kpt. mar. Paweł Kosiński (lekarz), bosm. szt. Robert Merta (ratownik pokładowy), st. chor. szt. mar. Julian Szulc (technik pokładowy).



„Czternastka” ratuje wędkarza

20 czerwca załoga śmigłowca ratowniczego przeprowadziła akcję ratowniczą na Bałtyku.

Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni zaalarmowało, że pomocy na Bałtyku potrzebuje mężczyzna przebywający na jednostce turystycznej, 30 mil morskich (ok. 50 kilometrów) na północ od Ustki. Z informacji wynikało, że u poszkodowanego mężczyzny wystąpiły objawy epilepsji. Do akcji ratowniczej skierowano śmigłowiec Marynarki Wojennej Mi-14PŁ/R dyżurujący na lotnisku MW w Darłowie.

Śmigłowiec po 22 minutach lotu osiągnął rejon akcji. Załoga „czternastki” przystąpiła do operacji podjęcia poszkodowanego na pokład śmigłowca. Po wędkarza zszedł ratownik pokładowy i śmigłowiec rozpoczął powrotny lot na lotnisko w Darłowie. Przez ten czas chory przebywał pod stałą opieką lekarza pokładowego. 24 minuty później śmigłowiec Marynarki Wojennej wylądował na lotnisku w Darłowie, gdzie mężczyznę przytomnego i w stanie stabilnym przekazano obsadzie karetki pogotowia.

W rejon akcji została skierowana także pływająca jednostka ratownicza „Orkan” z Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Skład załogi śmigłowca MW Mi-14 PŁ/R: kpt. mar. pil. Wojciech WÓJCIK (dowódca załogi), kpt. mar. pil. Marcin HOPE (II pilot), kpt. mar. Paweł KOZIŃSKI (lekarz), bosm. szt. Robert MERTA (ratownik pokładowy), st. chor. szt. mar. Julian SZULC (technik pokładowy).

Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej jest obecnie jedyną w kraju formacją lotniczą utrzymującą ciągłą gotowość do prowadzenia akcji ratowniczych z powietrza nad obszarami morskimi. Całodobowe dyżury w systemie ratownictwa morskiego i lotniczego pełnią załogi śmigłowców typu W-3RM „Anakonda” i Mi-14PŁ/R na lotniskach w Gdyni Babich Dołach i Darłowie. System ratownictwa wspiera również załoga samolotu patrolowego Bryza dyżurująca na lotnisku w Siemirowicach.

Na pomoc pilotowi

Załoga śmigłowca uczestniczyła 23 lipca w poszukiwaniach wiatrakowca, który wodował na morzu. Do zdarzenia doszło w rejonie Jarosławca.

Tuż po godzinie 16 do akcji ratowniczej skierowano śmigłowiec W-3RM „Anakonda” pełniący dyżur na lotnisku w Darłowie. W rejonie akcji znajdował się również śmigłowiec Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Po 20 minutach lotu załoga „Anakondy” zlokalizowała wrak maszyny. Znajdował się on w odległości 70 metrów od brzegu, na głębokości około 2 metrów. Jednostka Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa z Darłowa odnalazła również ciało pilota.

Poszukiwania chłopca

Śmigłowiec ratowniczy Marynarki Wojennej Mi-14PŁ/R wspierał 18 lipca poszukiwania kilkunastoletniego chłopca, który zaginął podczas kąpieli w morzu pomiędzy Darłówkiem i Wiciem. Około godziny 17 akcję poszukiwawczą zakończono. Zaginionego chłopca nie udało się odnaleźć.



Uratować nurka

5 kwietnia załoga śmigłowca ratowniczego w akcji ratowniczej na Bałtyku. Pomocy potrzebował nurek z jednostki znajdującej się około 25 mil morskich na północny-wschód od Darłowa.

Przed godziną 15 załoga śmigłowca ratowniczego Mi-14PŁ/R pełniąca dyżur na lotnisku 44. Bazy Lotnictwa Morskiego w Darłowie została zaalarmowana, że natychmiastowego transportu do szpitala wymaga nurek znajdujący się na jednostce oddalonej około 46 kilometrów na północny-wschód od lotniska. Maszyna pod dowództwem kmdr por. pil. Romana Okoniewskiego po około 15 minutach lotu przystąpiła do operacji podjęcia poszkodowanego. W trakcie prowadzenia akcji pod wodą znajdował się drugi nurek co uniemożliwiało swobodne manewrowanie jednostki i ustawienie się z kursem pod wiatr. Ta sytuacja znacznie utrudniała manewr wykonania precyzyjnego zawisu śmigłowca konieczny do opuszczenia ratownika i podjęcia poszkodowanego za pomocą dźwigu. Na pokład jednostki opuszczony został ratownik mł. chor. Robert Merta. Udzielił on nurkowi pierwszej pomocy i przygotował do operacji transportu dźwigiem przy wykorzystaniu tzw. chusty ratowniczej. O godzinie 15.45 nurek został podjęty na pokład maszyny, która po niecałej godzinie lotu wylądowała na lotnisku w Gdyni Babich Dołach. Tam załoga śmigłowca przekazała poszkodowanego obsadzie karetki pogotowia celem przetransportowania do Krajowego Ośrodka Medycyny Hiperbarycznej.

Skład załogi śmigłowca ratowniczego Mi-14PŁ/R: kmdr por. pil. Roman Okoniewski (dowódca), por. pil. Dariusz Szpyt (drugi pilot), mł. chor. Robert Merta (ratownik), chor. Sebastian Majcherczyk (technik pokładowy).

Od początku lat 90. załogi samolotów i śmigłowców lotnictwa Marynarki Wojennej uczestniczyły w 544 akcjach ratowniczych udzielając pomocy 285 osobom. Utrzymywanie sił gotowych do ratowania zdrowia i życia w tzw. polskiej strefie odpowiedzialności SAR (ang. Search and Rescue) na Bałtyku to zadanie wynikające między innymi z podpisanej przez nasz kraj Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim. Strefa ta obejmuje obszar ponad 30 000 km kw. powierzchni morza.

44. „Kaszubsko-Darłowska”

dowódca: **kmdr pil. Jarosław Andrychowski**

„Kaszubska” Grupa Lotnicza

- samolot patrolowo-rozpoznawczy An-28B1R (M28 Bryza 1R) – 7
- samolot patrolowo-rozpoznawczy An-28B1RM BIS (M28 Bryza 1RM BIS) – 1
- samolot monitoringu ekologicznego An-28E – 2



Samolot patrolowo-rozpoznawczy An-28B1R (M28 Bryza)

Wersja samolotu opracowana przez Polskie Zakłady Lotnicze w Mielcu na potrzeby lotnictwa Marynarki Wojennej. An-28B1R wyposażono w radar obserwacji obiektów nawodnych ARS-400, system transmisji danych ŁS-10 oraz system namierzania sygnałów z radiostacji ratowniczych CHELTON. Załoga patrolowo-rozpoznawczej Bryzy ma również możliwość zrzutu tratwy ratowniczej. Pierwsza maszyna tego typu weszła do służby w październiku 1994 roku. W 1999 i 2000 roku, lotnictwo Marynarki Wojennej otrzymało po trzy samoloty patrolowo-rozpoznawcze An-28B1R. Ostatnia z maszyn w tej wersji weszła do służby w lutym 2001 roku. W kabinie znajdują się trzy konsole dla operatorów radaru i systemu transmisji danych. Wszystkie umieszczono przodem do kierunku lotu. W skład załogi wchodzi dwóch pilotów (dowódca i drugi pilot), technik pokładowy oraz, w zależności od potrzeb, dwóch lub trzech operatorów systemów pokładowych.

- Prędkość przelotowa: 335 km/h
- Prędkość startu: 135 km/h
- Prędkość opadania: 4 ÷ 20 m/s
- Długość startu: 410 m
- Wysokość przelotowa: 3000 m
- Maksymalna masa startowa: 7000 kg
- Prędkość maksymalna: 350 km/h
- Prędkość lądowania: 140 km/h
- Prędkość wznoszenia w warunkach przelotu: 8 m/s
- Zasięg: 1230 km
- Maksymalny pułap: 6000 m

Samolot patrolowo-rozpoznawczy An-28 B1RM BIS (Bryza Bis)

Pierwsza maszyna tego typu rozpoczęła służbę w marcu 2008 roku. W odróżnieniu od poprzedniej wersji samolotu patrolowo-rozpoznawczego, An-28B1RM Bis wyposażono w zmodernizowany radar obserwacji obiektów nawodnych ARS-800-2 z funkcją mapowania terenu. Jego parametry pracy polepszone dzięki zastosowaniu chowanego przedniego i uchylnego głównego podwozia. Ponadto Bryzę Bis wyposażono w systemy umożliwiające wykrywanie i śledzenie okrętów podwodnych – detektor anomalii magnetycznych MAG-10 oraz wyrzucane pławy radiohydroakustyczne współpracujące z systemem odbioru sygnałów i analizy danych HYD-10. Samolot otrzymał również system pasywnego rozpoznania elektronicznego ESM-10 oraz system obserwacyjny FLIR SAFIRE II z dalmierzem laserowym. W kabinie znajdują się cztery konsole do obsługi wyposażenia, dwie przodem i dwie bokiem do kierunku lotu. Załoga Bryzy Bis to dwóch pilotów, technik pokładowy oraz, w zależności od planowanej misji, do czterech operatorów systemów pokładowych.



Samolot monitoringu ekologicznego An-28E

Wersja monitoringu ekologicznego powstała po zmodernizowaniu w 2001 roku dwóch samolotów w wersji transportowej o numerach burtowych 0404 i 0405. Maszyny te weszły na wyposażenie lotnictwa Marynarki Wojennej 13 lat wcześniej, 6 października 1988 roku. Samolot An-28E posiada radar obserwacji bocznej MSS-5000 oraz podkadłubowy skaner do pomiaru zanieczyszczeń na powierzchni wody. Samolot 0404 jako jedyny został wyposażony w dodatkowe zbiorniki paliwa, dzięki czemu długotrwałość lotu wzrosła z 4 do 6 godzin. Skład załogi to dwóch pilotów (dowódca i drugi pilot), technik pokładowy oraz dwóch operatorów systemów pokładowych.

- Prędkość przelotowa: 335 km/h
- Prędkość startu: 135 km/h
- Prędkość opadania: 4 ÷ 20 m/s
- Długość startu: 410 m
- Wysokość przelotowa: 3000 m
- Maksymalna masa startowa: 7000 kg
- Prędkość maksymalna: 350 km/h
- Prędkość lądowania: 140 km/h
- Prędkość wznoszenia w warunkach przelotu: 8 m/s
- Zasięg: 1230 km
- Maksymalny pułap: 6000 m



Baza Lotnictwa Morskiego

zastępca dowódcy bazy: **kmdr por. Waldemar Nowicki**

„Darłowska” Grupa Lotnicza

- śmigłowiec ratowniczy Mi-14PŁ/R – 2
- śmigłowiec ratowniczy W-3RM „Anakonda” – 2
- śmigłowiec ZOP Mi-14PŁ – 8
- śmigłowiec Mi-2 – 3

Śmigłowiec ratowniczy Mi-14PŁ/R



Pod koniec 2010 roku z powodu wyczerpania rezerwy określonej przez producenta z eksploatacji wycofano ostatni śmigłowiec typu Mi-14PS. W celu podtrzymania możliwości operacyjnych sił ratowniczych dwa śmigłowce zwalczania okrętów podwodnych Mi-14PŁ o nr burtowych 1012 i 1009 przystosowane zostały do wykonywania zadań ratowniczych. Maszyny po modernizacji otrzymały oznaczenie Mi-14PŁ/R. Proces przygotowania śmigłowca bojowego do zadań ratowniczych objął przebudowę instalacji paliwowej, hydraulicznej i elektrycznej i przystosowanie kabiny do transportu rozbitków. Aby umożliwić eksploatację kosza ratowniczego poszerzono drzwi boczne. Rozbudowana instalacja klimatyzacji pozwala na niezależne sterowanie temperaturą w kabinie pilotów i kabinie transportowej. PŁ/R-a wyposażono w nowy radar pogodowy, system dźwigowy SPŁ-350 oraz trzy reflektory poszukiwawcze. Śmigłowiec otrzymał również nowe wyposażenie nawigacyjne: GPS, radiowysokościomierz oraz radiostację. Mi-14PŁ/R jest przeznaczony do wykonywania zadań poszukiwawczo-ratowniczych nad wodą i lądem, w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. Maszynę wyposażono w środki ratownicze oraz w dźwig burtowy z wciągarką elektryczną przeznaczoną do podnoszenia lub opuszczania ludzi i ładunków. Podnoszenie rozbitków może się odbywać za pomocą pasów, kosza lub noszy. Śmigłowiec może wodować i przyjąć rozbitków na pokład bezpośrednio z powierzchni wody. W skład załogi wchodzi 5 osób – dowódca załogi, drugi pilot, technik pokładowy, lekarz i ratownik.

Śmigłowiec ratowniczy W-3RM „Anakonda”



Pierwsze śmigłowce W-3 w wersji ratowniczej rozpoczęły służbę w lipcu 1992 roku. Były to maszyny o numerach burtowych 0505 i 0506. Obecnie lotnictwo Marynarki Wojennej eksploatuje siedem tego typu maszyn. Najnowsza 0906 weszła na wyposażenie w 2002 roku. „Anakonda” przeznaczona jest do wykonywania zadań poszukiwawczo-ratowniczych nad wodą i lądem, w zróżnicowanych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. Na pokład może zabrać do 8 rozbitków. Cztery maszyny wyposażono w system obserwacji termowizyjnej, który zwiększa efektywność poszukiwania rozbitków w nocy. W-3RM wyposażony jest w dźwig burtowy z wciągarką elektryczną przeznaczoną do podnoszenia lub opuszczania ludzi i ładunków za pomocą pasów ratowniczych, dwuosobowego kosza ratowniczego lub noszy. Dzięki rozmieszczonym wokół kadłuba nadmuchiwanym pływakom W-3RM ma możliwość awaryjnego wodowania. W skład załogi wchodzi 5 osób – dowódca załogi, drugi pilot, technik pokładowy, lekarz i ratownik.

- załoga: 5 osób
- długość: 14,22 metra
- szerokość: 3,64 metry
- wysokość: 4,2 metra
- prędkość maksymalna: 230 km/h
- pułap praktyczny: 4650 metrów

Śmigłowiec ZOP Mi-14PŁ



Śmigłowce Mi-14PŁ przeznaczone są do poszukiwania, śledzenia i niszczenia okrętów podwodnych samodzielnie lub w składzie lotniczo-okrętowych grup poszukiwawczo-uderzeniowych. Mogą również współdziałać z uderzeniowymi okrętami rakietowymi poprzez wykrywanie i wskazywanie celów nawodnych. Dolna część kadłuba, wykonana w kształcie łodzi jest wyposażona w nadmuchiwane pływaki co pozwala na wodowanie. Mi-14PŁ są wyposażone w systemy wykrywania i śledzenia okrętów podwodnych – opuszczaną stację hydroakustyczną, detektor anomalii magnetycznych oraz wyrzucane pławki radiohydroakustyczne. Maszyny te mogą być uzbrojone w bomby głębinowe, zostały także przystosowane do przenoszenia torpedy MU-90. Załoga składa się z dwóch pilotów, technika pokładowego oraz nawigatora obsługującego systemy poszukiwawczo-uderzeniowe.

- załoga: 4 osoby
- szerokość: 3,8 metry
- masa: 11750 kg
- pułap praktyczny: 3500 metrów
- długość: 25,31 metra
- wysokość: 5,32 metra
- prędkość maksymalna: 230 km/h

Śmigłowiec Mi-2



Na wyposażeniu lotnictwa Marynarki Wojennej znajduje się obecnie 5 tego typu maszyn. Lotnicy morscy najdłużej eksploatują śmigłowiec nr 5245 w charakterystycznym szarym malowaniu. Maszyna z nr 4711 została przejęta z 4. Skrzydła Lotnictwa Szkolnego w kwietniu 2009 roku. Pozostałe trzy śmigłowce Mi-2 zostały przejęte z Sił Powietrznych w 2010 roku. Śmigłowce Mi-2 są wykorzystywane do zadań szkoleniowych i transportowo-łącznikowych.

- załoga: 2 osoby
- szerokość (średnica wirnika nośnego): 14,56 metry
- prędkość maksymalna: 210 km/h
- długość: 17,42 metra
- wysokość: 4,53 metra
- pułap praktyczny: 4000 metrów



W poszukiwaniu podwodnego drona

Pojazd programuje się i wrzuca do morza. Może zmieniać kurs, głębokość, symulować ataki. Słowem, zachowuje się jak autentyczny okręt podwodny – opowiada kpt. pil. Ireneusz Steciuk. Pilot śmigłowca Mi-14P z Darłowa podczas manewrów BALTOPS 2014 miał okazję ćwiczyć z amerykańskim symulatorem EMATT.

Międzynarodowe ćwiczenia BALTOPS dobiegły końca. Dla was trwały one krócej niż dla załóg okrętów, bo zaledwie kilka dni, ale były nietypowe...

– To prawda. Były nietypowe przede wszystkim ze względu na symulator okrętu podwodnego, z którym po raz pierwszy mieliśmy okazję współpracować.



Co to za urządzenie?

Nazywa się **EMATT**, czyli **Expandable Mobile ASW Training Target**. To niewielki pojazd amerykańskiej firmy Lockheed Martin, która produkuje m.in. samoloty F-16. Jego długość wynosi zaledwie 36 cali, a waga 22 funty (czyli odpowiednio: niespełna metr i blisko 10 kg – przyp. red.). Programuje się go na odpowiednie działanie, a następnie wrzuca do wody ze śmigłowca bądź samolotu. Pojazd może zmieniać kurs, głębokość, poruszać się skrycie, symulować ataki na jednostki nawodne. Słowem, zachowuje się, jak autentyczny okręt podwodny. Na świecie jest już 12 tego typu urządzeń. Bardzo ułatwiają sam proces szkolenia.



czytaj cały wywiad na portalu
polska-zbrojna.pl

Komandor porucznik pil. Cezary Wiatrak jest absolwentem dęblińskiej „Szkoły Orłąt” (1990 r.), studiów dyplomowych na Uniwersytecie Gdańskim oraz studiów podyplomowych w Akademii Marynarki Wojennej.

Początkowo po ukończeniu Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej trafił do 37. Pułku Śmigłowców Transportowych. Dwa lata później, we wrześniu 1992 roku, został przeniesiony do lotnictwa Marynarki Wojennej i rozpoczął służbę w 18. Eskadrze Lotnictwa Ratowniczo-Łącznikowego MW stacjonującej na lotnisku w Gdyni Babich Dołach. We wrześniu 1995 roku został dowódcą klucza w 1. Puckim Dywizjonie Lotniczym, a sześć lat później, w grudniu 2001 roku – zastępcą dowódcy eskadry. W marcu 2004 roku, objął obowiązki szefa sekcji szkoleniowej 28. Puckiej Eskadry Lotniczej w Gdyni Babich Dołach a od 1 lipca 2004 roku był zastępcą dowódcy eskadry. 7 lutego 2011 roku objął obowiązki dowódcy Grupy Lotniczej Darłowo wchodzącej w skład 44. Bazy Lotnictwa Morskiego. Komandor Cezary Wiatrak jest pilotem śmigłowców ratowniczych W-3RM „Anakonda” oraz śmigłowców transportowych Mi-17, latał również śmigłowcami Mi-2 i Mi-8. W powietrzu spędził 2500 godzin. Za udział w operacji ratowania powodźian w 1997 roku Prezydent RP odznaczył go „Srebrnym Krzyżem Zasługi za Dzielność”.



44. Kaszubsko-Darłowska Baza Lotnictwa Morskiego

Historia 44. Bazy Lotnictwa Morskiego wiąże się nierozdzielnie z ponad 55-letnią obecnością lotnictwa w Garnizonie Siemirowice i z niespełna 6 lat krótszą w Garnizonie Darłowo.

Początek lotnictwa w Siemirowicach to 1956 rok, kiedy to przebazowano 15. Samodzielną Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego Marynarki Wojennej na nowe lotnisko w Siemirowicach. Niemniej jednak historia jednostek „poprzedniczek” dzisiejszej 44 Bazy Lotnictwa Morskiego ma swój początek dużo wcześniej, a mianowicie w październiku 1948 roku, kiedy w Wicku Morskim powstała eskadra lotnicza MW. 25 marca 1950 roku w Słupsku sformowano 30. Pułk Lotnictwa MW, który w maju 1951 roku przebazowano na lotnisko Gdynia Babie Doły. W lipcu następnego roku pułk przebazowano do Gdańska Wrzeszcza. 1 września 1956 roku, na bazie eskadry dalekiego rozpoznania z 30pl MW sformowano 15. Samodzielną Eskadrę Lotnictwa Rozpoznawczego MW na lotnisku Gdynia Babie Doły. Miesiąc później przeba-

zowano ją na lotnisko w Siemirowicach. W lipcu 1957 dotychczasowy 30. Pułk przeformowano na 30. Pułk Lotnictwa Szturmowego. W sierpniu 1957 roku pułk przebazowano na lotnisko Siemirowice. W grudniu 1960 roku 30 plsz przeformowano na 30. Pułk Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego. W maju 1967 roku 30plmsz przeformowano na 7plmsz. W listopadzie 1982 roku, na zarządzenie Szefa Sztabu Generalnego, 7plmsz zmienił nazwę na 7. Pułk Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego. 1 lipca 1988 roku 7plmb przeformowano w 7. Pułk Lotnictwa Specjalnego MW z dwiema eskadrami samolotów w Siemirowicach i dwiema śmigłowców w Darłowie. W marcu 1991 roku ze struktur 7. Pułku wyłączono



eskadry ZOP i ratowniczą z Darłowa. Weszły one w skład nowo sformowanej 40. Eskadry ZOP i Ratownictwa. W ślad za utworzeniem Brygady Lot-

nictwa MW, z dniem 1 stycznia 1996 roku, rozformowano 7pls, a w to miejsce sformowano 3. Dywizjon Lotniczy i 5. Batalion Zabezpie-

czenia. W dniu 27 sierpnia 1997 roku odbyło się uroczyste wręczenie sztandaru ufundowanego przez społeczeństwo Ziemi Kaszubskiej. Jednocześnie decyzją Ministra Obrony Narodowej z dnia 2 września 1997 roku dywizjon otrzymał nazwę wyróżniającą „Kaszubski”. W wyniku kolejnej restrukturyzacji w lotnictwie morskim, z dniem 1 stycznia 2003 roku, dywizjon przeformowano w 30. Eskadrę Lotniczą. W 2004 roku, podczas uroczystości z okazji święta jednostki eskadra oficjalnie przejęła tradycję 304. Dywizjonu Ziemi Śląskiej im. Ks. Józefa Poniatowskiego i stała się kontynuatorką bojowych tradycji

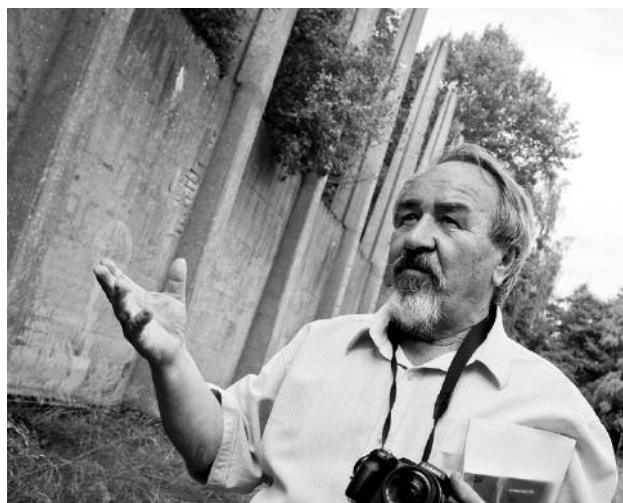
polskich lotników morskich z czasów II wojny światowej. Eskadra uzyskała też prawo używania odznaki 304. Dywizjonu. Swoje święto jednostka obchodziła 28 sierpnia.

Na przełomie 2010 i 2011 roku lotnictwo morskie przeszło kolejną restrukturyzację. Funkcjonujące jako samodzielne jednostki eskadry lotnicze zostały włączone w struktury baz lotnictwa morskiego. W czasie tego procesu w wyniku przeformowania 44. Bazy Lotniczej powstała z dniem 1 stycznia 2011 roku 44. Baza Lotnictwa Morskiego w skład, której włączono siły i środki z rozformowanych 29. Darłowskiej Eskadry Lotniczej i 30. Kaszubskiej Eskadry Lotniczej.

10 sierpnia 2012 roku jednostka otrzymała sztandar wojskowy ufundowany przez Honorowy Komitet Fundatorów Sztandaru.

Leszek Walkiewicz:

TAJEMNICE MILITARNE ZIEMI DARŁOWSKIEJ



TAJEMNICZY MUR CHIŃSKI

„Mur Chiński” – tajemnicza budowla znajdująca się za bramami Jednostki Wojskowej w Darłównu Zachodnim. Na co dzień niedostępna dla ruchu turystycznego. Od lat jednak wywołująca żywe zainteresowanie nie tylko odwiedzających ten region turystów, ale także samych mieszkańców Darłowa.

To tu funkcjonował tajny poligon doświadczalny Adolfa Hitlera, który nie raz osobiście wizytował.

„Mur Chiński” w Darłównu jest symbolem wielkich tajemnic militarnych Ziemi Darłowskiej. Zapraszamy na spotkanie ze znawcą tematu – Leszkiem Walkiewiczem, które odbędzie się 22 sierpnia 2014 roku w godzinach 12-14, w trakcie Pikniku Lotniczego.

Leszek Walkiewicz – autor wielu publikacji książkowych, w tym o tematyce militarnej. Szczególnie uważnie polecamy ostatnią jego książkę: „Tajemnice Militarne Ziemi Darłowskiej.”



**Piknik
Lotniczy**
22.08.2014 18:00 - 15:00

DARŁOWO.PL

plan miasta
Stadtplan

www.facebook.com/darlowo

Morze Bałtyckie



2.63 km

BUS

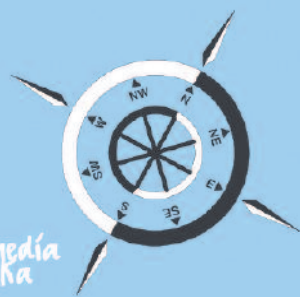


Lotnisko DARŁOWO
Nazwa: Darłowo
Oznaczenie ICAO: EPDA
Wymiary i kierunek drogi startowej:
dług. 600,
szer. 30m, 04/22
Położenie geograficzne:
wysokość n.p.m.: 54 24 17 N,
16 21 11 E, 3 m

www.pikniklotniczy.darlowo.info

Copyright © 2000-2013

gcl.pl
All rights reserved.



media
szuka

NABRZEŻE USTECKIE

Darłowo

lubędarłowo

URZĄDZENIA REKREACYJNE

SPPN

Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego

P

Parking – Niestrzeżony parking płatny/niepłatny

Zobacz:
www.info.darlowo.pl
www.mapy.pomorze.pl
www.ipomorze.pl
www.infopomorze.pl
www.iwczasyl.pl