



„Gniady” pegaz nowym nabytkiem Muzeum Lotnictwa Polskiego

2026-03-19

Do muzealnej kolekcji dołączył wyjątkowy, długo wyczekiwany samolot - Aviaty GM-1 „Gniady”. To niezwykle okaz reprezentujący polską myśl techniczną, zapal konstruktorski i niesprzyjające warunki ekonomiczno-historyczne.

Historia ciekawej konstrukcji

„Gniady” został zaprojektowany w latach 1988–1989 przez inż. Edwarda Margańskiego, jako specjalistyczny samolot do holowania szybowców. Projekt powstał z inicjatywy środowiska związanego z firmą Aviaty i od początku miał być odpowiedzią na zapotrzebowanie aeroklubów na nowoczesny, wydajny holownik.

Za opracowanie dokumentacji technicznej odpowiadali główni konstruktorzy: mgr inż. Marian Jakoniuk oraz mgr inż. Witold Wiraszka, którzy przygotowali komplet rysunków i obliczeń. Jednak ambitny projekt bardzo szybko napotkał na trudności - kryzys finansowy firmy Aviaty doprowadził do niemal całkowitego wstrzymania prac.

Przełom nastąpił dzięki wsparciu Komitetu Badań Naukowych. Choć finansowanie było ograniczone, pozwoliło kontynuować projekt i doprowadzić do budowy prototypu. Z uwagi na zaangażowanie zespołu Margańskiego w rozwój szybowca Swift S-1, wykonanie samolotu powierzono warszawskiej firmie Yalo (Zakład Napraw i Budowy Sprzętu Latającego i Pływającego).

To właśnie tam powstał nowy kadłub i zmontowano samolot. Konstrukcja „Gniadego” była interesującym połączeniem istniejących już, sprawdzonych rozwiązań i nowatorskiego podejścia.

Wykorzystano m.in.:

- skrzydła i usterzenie znane z samolotów PZL-110 „Koliber” / PZL-111 „Senior”
- zespół napędowy oraz elementy podwozia z PZL-104 „Wilga”
- całkowicie nowy, zaprojektowany od podstaw kadłub.

Dzięki temu powstała maszyna o bardzo dobrych osiągnięciach - szczególnie imponującej prędkości wznoszenia, kluczowej przy holowaniu szybowców. Projekt zakładał także dużą efektywność operacyjną oraz ograniczenie wpływu na środowisko.

Dobry projekt, niesprzyjające czasy

Prototyp (SP-PBN) został oblatany 26 kwietnia 1995 roku przez Tadeusza Dunowskiego.

W kolejnych miesiącach samolot przeszedł próby w locie oraz eksploatację testową, m.in. na górze Żar. Osiągi oceniono jako dobre, choć konstruktorzy liczyli na jeszcze lepsze rezultaty. Niestety, ponownie zabrakło środków finansowych - maszyna trafiła do hangaru na warszawskim Bemowie.



Podejmowano próby zainteresowania projektem większych producentów, w tym PZL-Okęcie, jednak bez powodzenia. Od 1997 roku program ponownie finansował Komitet Badań Naukowych. Do prac włączono WZL nr 3 w Dęblinie jako potencjalnego producenta, a proces certyfikacji realizował Instytut Lotnictwa wraz z Aviątą.

Do końca 1997 roku zakończono podstawowy program prób w locie oraz testy holowania szybowców. Całość badań i prób trwała aż do 2001 roku. Mimo tego samolot nigdy nie wszedł do produkcji seryjnej – powstały jedynie dwa egzemplarze.

Zasłużone miejsce w muzealnej kolekcji

Prezentowany w Muzeum Lotnictwa Polskiego egzemplarz to maszyna o wyjątkowo burzliwej historii. Samolot był wykorzystywany zgodnie ze swoim przeznaczeniem – jako holownik szybowców. Na tle innych konstrukcji wyróżniał się bardzo dużą prędkością wznoszenia oraz możliwością stromego schodzenia bez ryzyka przechłodzenia silnika – dzięki zastosowaniu żaluzjowych zasłon wlotu powietrza.

Do sierpnia 2006 roku był regularnie eksploatowany, osiągając ponad 800 godzin nalogu. Następnie został wycofany z użytkowania i przez lata pozostawał zapomniany w warszawskim aeroklubie, gdzie uległ stopniowej degradacji i częściowej dekompletacji.

Jego los odmienił się dzięki pasji i determinacji członków Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej. To oni uratowali tę unikatową konstrukcję – samolot w częściach został przetransportowany do Piotrkowa Trybunalskiego i tam rozpoczął się żmudny proces odbudowy.

Po wielu latach pracy mechaników i specjalistów nastąpił moment przełomowy – 21 września 2021 r., po 15 latach przerwy, „Gniady” ponownie wzbił się w powietrze. Oblotu dokonał instruktor Waldek Wegner.

To wydarzenie było nie tylko sukcesem technicznym, ale także symbolicznym przywróceniem do życia jednego z najrzadszych polskich samolotów.

Dziś ta niezwykła maszyna trafia do Muzeum Lotnictwa Polskiego, gdzie będzie świadectwem ambicji, determinacji i historii polskiego lotnictwa cywilnego końca XX wieku.